

CHEMINS DE FER JURA-SIMPLON

RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AU

PERCEMENT DU SIMPLON



BERNE

IMPRIMERIE RÖSCH & SCHATZMANN

1902



2563



## AVIS

IMPLON

Après l'achèvement des travaux de percement du Simplon et la mise en exploitation de la ligne, nous comptons publier un *Supplément* au présent volume, touchant *la marche et l'achèvement des travaux*, savoir :

Documents relatifs aux voies d'accès au Simplon (côté nord, côté sud). — Rapport général sur la marche des travaux de construction. — Compte général des dépenses. — Etat général des versements des subventionnants. — Procès-verbal de la collaudation de la ligne. — Autorisation d'ouvrir la ligne à l'exploitation, etc.

# PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AU

## PERCEMENT DU SIMPLON



BERNE

IMPRIMERIE RÖSCH & SCHATZMANN

1902

TB 87



2563

CHEMINS DE FER JURA-SIMPLON



# RECUEIL

DES

# PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AU

## PERCEMENT DU SIMPLON



BERNE

IMPRIMERIE RÖSCH & SCHATZMANN

1902

TB 87





I

# **BASES JURIDIQUES**

DE L'ENTREPRISE





TRAITÉ  
ENTRE  
LA SUISSE ET L'ITALIE  
POUR  
LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON DE BRIGUE  
A DOMODOSSOLA

(25 novembre 1895)



Le Conseil fédéral de la Confédération suisse

et

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Désireux l'un et l'autre d'étendre les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie, se sont engagés, dans le traité de commerce du 19 avril 1892, à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays.

Reconnaissant que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, le Conseil fédéral suisse et Sa Majesté le Roi d'Italie ont nommé pour leurs plénipotentiaires chargés de définir les conditions générales suivant lesquelles cette ligne sera exécutée et exploitée, savoir:

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse:

- M. *Joseph Zemp*, Président de la Confédération, chef du Département fédéral des Chemins de fer;
- M. *Adrien Lachenal*, Vice-Président du Conseil fédéral, chef du Département fédéral des Affaires étrangères;
- M. *Emile Frey*, Conseiller fédéral, chef du Département militaire fédéral;

Sa Majesté le Roi d'Italie:

M. *Auguste* des Barons *Peiroleri*, Sénateur du Royaume, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse;

M. le Commandeur *Antoine Ferrucci*, Député au Parlement et Président de section au Conseil supérieur des Travaux publics,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

ARTICLE PREMIER.

Les hautes parties contractantes s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola.

ART. 2.

La jonction à établir comprend trois tronçons:

- 1° La ligne d'accès du côté nord, dès la station actuelle de Brigue jusqu'à la tête nord du grand tunnel;
- 2° Le grand tunnel du Simplon, y compris la partie de ligne entre la tête sud et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle;
- 3° La ligne d'accès du côté sud, dès l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle jusqu'à la station actuelle de Domodossola.

Le point de jonction proprement dit est situé dans l'intérieur du grand souterrain, à environ 9100 mètres de sa tête nord et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

ART. 3.

Le Conseil fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession qu'il accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que celle du grand souterrain lui-même, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

ART. 4.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès du côté sud, dès la station de Domodossola jusques et y compris celle d'Iselle, et à accorder à la Compagnie Jura-Simplon la concession nécessaire pour construire et exploiter la partie du grand souterrain située sur territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

ART. 5.

Le grand tunnel sera construit conformément aux plans généraux annexés au présent traité et aux actes de concession.

ART. 6.

Les lignes d'accès au grand souterrain devront être établies selon les conditions d'une grande ligne internationale. Elles seront projetées pour deux voies, dont une seule sera d'abord construite. Cependant, partout où l'élargissement ultérieur de la plate-forme exigerait, en cours d'exploitation, une augmentation importante de la dépense, les travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Le rayon minimal des courbes est fixé à 300 mètres, la déclivité maximale du côté nord à 10‰ et la déclivité maximale du côté sud à 25‰.

ART. 7.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets de construction des tronçons du chemin de fer situés sur son territoire, et en surveillera l'exécution.

Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Conseil fédéral suisse.

Le Gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux.

ART. 8.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer soient ponctuellement observées dans l'établissement des tronçons de ligne soumis à leur contrôle respectif.

ART. 9.

Le Conseil fédéral suisse fera exécuter les prescriptions du présent traité relatives à la construction de la grande galerie, et il prononcera sur toutes les questions qui ont trait à cette construction, toutefois sur le préavis des délégués techniques italiens, si ces questions concernent les travaux sur territoire italien.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement des rapports périodiques sur la marche et l'état d'avancement des travaux soumis à leur contrôle respectif.

ART. 10.

Les travaux seront dirigés et poursuivis, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne entière de Brigue à Domodossola puisse être ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de



huit ans à partir de la date d'échange des ratifications du présent traité. Ce délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux du grand tunnel.

Les pénalités prévues dans les concessions suisse et italienne pour non-observation du délai de construction du grand tunnel, ne pourront être prononcées, en tant qu'elles entraîneraient la déchéance de la concession, qu'ensuite d'entente entre les deux Gouvernements contractants.

ART. 11.

L'autorisation de commencer les travaux ne sera accordée à la Compagnie Jura-Simplon que lorsque celle-ci aura justifié, auprès des deux Gouvernements, de la possession des ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

ART. 12.

Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes, à l'occident du Gothard.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille liras, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'article 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise dans la subvention ci-dessus de 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions à fournir par la Suisse.

ART. 13.

La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola ne dépassera pas 40,000 francs par kilomètre et par année.

Dans le cas où l'établissement de la seconde voie serait exigé par le Gouvernement italien, ce dernier sera tenu de participer à la dépense par une subvention de dix millions de liras payables aussitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Mais si la seconde voie est établie spontanément par la Compagnie ou exigée par la Confédération suisse, le Gouvernement italien sera tenu seulement de la prolonger entre Iselle et Domodossola.

ART. 14.

Les parties contractantes s'entendront pour faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin de fer du Simplon et pour assurer le transport des personnes, des marchandises et des

objets postaux de toute espèce dans les conditions les plus régulières et les plus rapides, et au meilleur marché possible.

ART. 15.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel qui constitue la partie la plus importante de la ligne. Une convention spéciale déterminera les conditions d'exploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola.

ART. 16.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que, dans l'élaboration des tarifs, il ne soit pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Ils veilleront aussi à ce qu'il soit établi des tarifs directs pour le transit à travers le Simplon. Ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les Gouvernements des deux pays.

Afin d'assurer l'unité des tarifs sur le tronçon du grand tunnel, les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées pour tout le parcours, de Brigue à Iselle, sur les bases de la concession suisse. En vue de tenir compte des grandes dépenses d'établissement de ce tronçon, tous les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longueur de 22 kilomètres, soit de 11 kilomètres sur chacun des deux territoires.

ART. 17.

Le Conseil fédéral suisse consent à ce qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du Gouvernement italien, fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon, dès l'échange des ratifications du présent traité.

ART. 18.

Les individus condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douane ne pourront pas être employés par la Compagnie Jura-Simplon entre les stations de jonction.

Il n'est d'ailleurs dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des Etats sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

ART. 19.

Les deux Gouvernements agiront d'un commun accord pour assurer la correspondance, soit à Brigue, soit à Domodossola, avec les départs et les arrivées des trains les plus directs des réseaux aboutissants. Ils se réservent de déterminer le nombre minimum des trains destinés au transport des voyageurs; ce nombre ne pourra, en aucun cas, être inférieur à quatre par jour dans chaque direction et l'un de ces trains au moins sera un train express.

ART. 20.

Sur tout le parcours, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats ni quant au mode et aux prix de transport, ni quant aux temps et au mode de l'expédition. A cet effet, les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ou qui y transitent, ne seront traités, sous aucun rapport, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire ou qui circulent à l'intérieur.

ART. 21.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et la police des voyageurs, seront réglées aussi favorablement que le permet la législation de chacun des deux pays.

ART. 22.

Les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités douanières, toutes les facilités compatibles avec les lois et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement les facilités qui sont ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux situés à la frontière, et cela aux conditions ci-après :

- 1° Les wagons complets ainsi que les colis isolés seront, sans exception, mis sous fermeture douanière par le bureau de douane frontière;
- 2° La dite facilité ne pourra être accordée que pour les marchandises et bagages destinés à une localité où se trouve un bureau de douane muni des compétences nécessaires;
- 3° Les envois de marchandises dont la visite douanière est jugée nécessaire ailleurs, dans certains cas, par des dispositions législatives ou réglementaires sont exclus des facilités stipulées ci-dessus;
- 4° Il sera en outre exigé, d'une manière générale, qu'il soit satisfait aux prescriptions des lois et règlements en vigueur sur la matière.

Les deux Gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations de jonction des deux pays.

ART. 23.

La voie ferrée de Brigue à Domodossola sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, en ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.



ART. 24.

Les Compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer entre Brigue et Domodossola seront tenues de remplir, en ce qui concerne le service des postes dans les stations de jonction et entre ces stations, les obligations suivantes:

- 1° Transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges;
- 2° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures postales, et la faculté de prendre et de remettre les lettres et les colis;
- 3° Mettre à la disposition des administrations postales des deux pays, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;
- 4° Etablir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les deux stations frontières.

ART. 25.

Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques et des téléphones pour le service du chemin de fer, ainsi que les installations nécessaires sur leurs territoires pour créer et entretenir, le cas échéant, un service de traction électrique entre les stations de Brigue et d'Iselle.

Des télégraphes et des téléphones pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations suisse et italienne auront droit, entre les deux stations frontières, au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes télégraphiques et téléphoniques établies par chacune d'elles le long du chemin de fer.

Art. 26.

La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites

gares internationales, en tant que ces points ne sont pas réglés dans le présent traité, sont expressément réservées à une entente ultérieure entre les Gouvernements des deux Etats.

Art. 27.

Le présent traité sera soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale et du Parlement italien, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à *Berne* en double expédition, le vingt-cinq novembre mil huit cent quatre-vingt-quinze.

(L. S.) **Zemp.**

(L. S.) **A. Lachenal.**

(L. S.) **E. Frey.**

(L. S.) **A. Peiroleri.**

(L. S.) **A. Ferrucci.**



# RAPPORT

DU

## CONSEIL FÉDÉRAL A L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

CONCERNANT

### L'ENTREPRISE DU PERCEMENT DU SIMPLON ET LES NÉGOCIATIONS AVEC L'ITALIE

*(Du 11 juin 1896)*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport, annoncé par notre lettre du 23 mars dernier, au sujet des négociations qui ont eu lieu avec l'Italie dans le but d'arriver à la conclusion d'un traité international pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer par le Simplon et sur cette entreprise en général.

Nous nous contenterons de vous donner un aperçu historique de ce projet, sans relater toutes les phases qu'il a traversées au point de vue technique, depuis ses premiers débuts jusqu'à aujourd'hui; nous ne ferons pas non plus mention d'une manière détaillée des négociations avec les Etats intéressés, en particulier avec l'Italie. Le temps nous manquerait du reste pour élaborer un rapport aussi étendu. Nous estimons qu'il convient d'autant plus d'être bref en ce qui concerne la période préliminaire, que dans nos rapports annuels de gestion et dans nos différents messages relatifs à la prolongation des délais pour le tronçon Brigue-frontière italienne, nous vous avons renseignés exactement sur les phases principales par lesquelles a passé la question du percement du Simplon. Nous pensons par contre être tenus de vous fournir des explications détaillées sur les récentes négociations qui ont abouti à un traité avec l'Italie et en particulier sur le dernier projet d'un second percement des Alpes en Suisse, projet mûr pour l'exécution, préparé minutieusement jusque dans ses plus petits détails au point de vue technique et approuvé par nous.

**Débuts. Fondation des Compagnies de la Ligne d'Italie. Extinction de l'ancienne concession. Nouvelle concession. Fondation de la Compagnie du chemin de fer du Simplon.**

Cela nous conduirait trop loin de retracer tout le chemin qu'a parcouru la question des chemins de fer des Alpes en Suisse, et en particulier du Simplon, ainsi que de relater les efforts de la Suisse occidentale au sujet du percement de ce tunnel.

Il convient toutefois de rappeler les principaux faits suivants.

La première concession pour la ligne Bouveret-Sion date du 22 janvier 1853; elle a été accordée pour le compte d'une Compagnie française. La concession portant continuation de la ligne de Sion jusqu'à la frontière sarde a été octroyée le 4 décembre 1854 avec autorisation de n'établir la ligne que jusqu'à Brigue et du Bouveret à la frontière sarde près St-Gingolph. La ligne ayant été ouverte à l'exploitation du Bouveret à Martigny le 14 juillet 1859, de Martigny à Sion le 10 mai 1860, et la première Compagnie de la Ligne d'Italie ayant fait faillite dans l'intervalle, le canton du Valais accorda, le 6/17 février 1866, pour le compte d'une deuxième Compagnie de la ligne internationale d'Italie, une nouvelle concession, modifiée le 7 juillet et le 23 novembre 1867, pour toutes les lignes mentionnées plus haut, concession qui a été ratifiée par arrêté du Conseil fédéral du 15 mai 1868. Le 15 octobre 1868 le tronçon Sion-Sierre a encore été ouvert à l'exploitation, tandis que, sur la continuation de la ligne, les travaux ont été complètement arrêtés, par suite du manque absolu de ressources, sans perspective d'une prompt amélioration de la situation de la Compagnie. Dans cette circonstance et après expiration du délai d'achèvement, le Conseil fédéral, par son arrêté du 19 septembre 1872, prononçait la déchéance de la ratification fédérale de la concession accordée par le canton du Valais pour la ligne Bouveret-Sion et Sion-frontière italienne, soit Brigue et Bouveret-St-Gingolph, à la Compagnie dite de la Ligne d'Italie, et, le 5 mai 1873, il ordonna la vente aux enchères des tronçons et bâtiments déjà établis. Les conditions d'une nouvelle concession ayant été fixées par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 pour la Ligne d'Italie, formée des tronçons Bouveret-Sierre (alors en exploitation), Sierre-Loèche (dont les travaux ont été commencés puis abandonnés), Loèche-Viège, Bouveret-St-Gingolph et Viège-Brigue-frontière italienne, cette concession a été déclarée en vigueur par arrêté du Conseil fédéral du 22 avril 1874 et transmise à la « Compagnie du chemin de fer du Simplon », nouvellement fondée par la « Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale » et la « Société financière vaudoise ».

Pour le percement du grand tunnel (Brigue-frontière) l'Assemblée fédérale a chaque fois prolongé le délai sur requête de la Compagnie.

**Etudes de la Compagnie du chemin de fer du Simplon (1873 à 1880).**

Outre la construction successive des sections Sierre-Loèche, Loèche-Viège et Viège-Brigue et le parachèvement du tronçon Bouveret-Sierre en exploitation, que la concession lui imposait en premier lieu, la nouvelle Compagnie fit étudier d'une manière approfondie la question du grand

tunnel du Simplon. En juin 1877 elle soumit le résultat de ces études aux autorités fédérales et cantonales, puis le livra à la publicité. Dans les milieux compétents ces études ont été jugées favorablement.

Les documents y relatifs ont été en outre communiqués aux Gouvernements des Etats voisins co-intéressés (France et Italie) et des négociations, dont il est fait mention plus loin d'une manière détaillée, ont été entamées avec eux au sujet des subventions à accorder à cette œuvre.

La Direction du chemin de fer du Simplon, par sa lettre du 2 février 1880, avait déjà présenté les plans concernant l'entrée nord du tunnel et sollicité l'autorisation de commencer les travaux. Cet empressement était motivé, ainsi qu'elle le fit remarquer, d'une part, par l'espoir d'arriver à des résultats positifs au point de vue géologique et, d'autre part, par l'observation de la prescription de l'article 6 de la concession. Dans cette lettre, la Direction prétendait aussi qu'en terminant la ligne jusqu'à Brigue, elle avait fait non seulement davantage qu'elle n'aurait été tenue de faire de par la concession, mais qu'elle avait déjà dépensé environ 130,000 francs pour les études du tunnel et que le total des sommes employées pour le but indiqué à la lettre *c* de l'article 6 (c'est-à-dire la construction de la III<sup>me</sup> section Viège-Brigue-frontière italienne) se montait alors à près de 900,000 francs.

Le Conseil fédéral s'abstint toutefois de prononcer l'approbation des plans; il admit que le programme du tunnel devait être préalablement arrêté avec l'Italie, qu'en outre il ne pouvait être question d'autoriser le commencement des travaux avant que les moyens financiers nécessaires fussent assurés et que cela dépendait de nouveau, à n'en pas douter, d'une entente préalable entre les Etats intéressés.

### **Fusion de la Compagnie du Simplon avec celle de la Suisse Occidentale. Nouvelles études. Projet de 1882.**

Par contrat du 26 mars 1881, l'ancienne Compagnie du Simplon fusionna avec celle de la Suisse Occidentale, qui s'intitula dès lors « Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon ». L'un des buts principaux de cette fusion, que l'Assemblée fédérale ratifia le 28 juin 1881, était d'accélérer en commun l'affaire du percement du Simplon. Le canton de Vaud avait du reste fait dépendre son appui à l'entreprise d'une union plus intime des deux Compagnies, qui opéraient alors séparément.

Afin de répondre notamment aux objections soulevées au sein du Parlement français contre le projet du Simplon, — trop fortes pentes sur le versant sud et mauvaises conditions d'exploitation des lignes d'accès par le Jura de Dôle à Lausanne — la nouvelle Compagnie fit procéder à des études complémentaires dans ces deux sens.

Ces nouvelles études aboutirent à un résultat satisfaisant; réunies en un certain nombre de plans et de rapports, elles furent soumises, à la date du 8 mars 1883, au Conseil fédéral (projet de 1882, avec tunnel de base de 19,795 km.). La Compagnie demandait en même temps que ces



études fussent portées à la connaissance des Gouvernements de France et d'Italie, tout en leur proposant derechef des négociations internationales.

A la date du 25 juillet 1883 la Compagnie présenta encore, comme complément des nouveaux plans, un rapport d'experts concernant les conditions géologiques du tunnel projeté, rapport qui a également été transmis aux Gouvernements italien et français.

**Coopération des cantons de l'ouest. Etude pour un projet moins coûteux avec un tunnel de faite. Expertise. Projet de 1886. Décisions relatives aux subventions des cantons et de la Confédération. Coopération du capital privé assurée.**

La Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon travailla constamment, dans l'intervalle, à la réalisation de ce projet avec l'appui précieux et énergique des Gouvernements des cantons de la Suisse occidentale, intéressés en premier lieu à la réalisation de l'entreprise (Fribourg, Vaud et Valais, ainsi que Genève et Neuchâtel).

Si, en 1883 et précédemment, lors des négociations qui ont eu lieu pour le percement du Simplon, la question de la subvention à accorder par l'Italie et la France avait été au premier plan et si elle avait constitué d'une manière plus ou moins avouée la pierre angulaire de toute l'entreprise, les efforts combinés de la Compagnie et des cantons auraient certainement eu un autre résultat.

Les difficultés qu'a rencontrées la constitution du capital nécessaire à l'exécution du projet de 1882 (avec tunnel de 20 km. en chiffre rond) ont engagé les intéressés à rechercher une solution technique plus économique, sans toutefois sacrifier l'idée d'un tunnel de base, qui seul peut satisfaire aux exigences d'une grande ligne internationale.

Une commission d'experts de quatre membres, formée de techniciens éminents, fut instituée par décision commune des délégués des cantons intéressés et de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon, à l'effet d'examiner dans ce but les divers projets élaborés tant par la Compagnie que par des maisons et personnalités étrangères. Dans leur rapport, daté du 17 novembre 1886, qui nous a été transmis par le Vorort des cantons intéressés à l'entreprise du Simplon, les experts rejetaient tous les systèmes spéciaux proposés (funiculaires pour transporter des trains entiers, etc.), et, tout en reconnaissant que la meilleure solution serait incontestablement celle d'un tunnel de base d'environ 20 km., suivant le projet de 1882, ils proposèrent, d'après un projet élaboré par la Compagnie, un tunnel de 16 km., encore suffisant au point de vue de l'exploitation, qui, avec une inflexion coudée du tracé vers le milieu, commencerait en amont de Brigue à la cote 820 (avec commencement de la ligne d'accès à Viège) et déboucherait encore sur territoire suisse près Gondo, à 830 m. d'altitude et à 600 m. environ de la frontière. Le coût du tunnel était devisé par les experts à 49,738,960 francs pour simple voie et à 58,609,600 francs pour double voie, ou, avec les rampes d'accès, etc., à la somme totale de 52,948,960 francs pour simple voie et 62,319,600 francs pour double voie. La Compa-

gnie et les cantons intéressés approuvèrent cette proposition, et l'on entreprit, avec toute l'énergie possible, de réaliser les capitaux nécessaires pour l'exécution du projet sur la nouvelle base technique.

Les cantons de Fribourg, Vaud et Valais décidèrent les premiers de participer à l'entreprise par des subventions au montant total de 7 millions de francs, savoir: Fribourg 2 millions, Vaud 4 et Valais 1.

A la demande de ces cantons, auxquels s'adjoignirent Genève et Neuchâtel sans promettre toutefois positivement des subventions, il a été, par arrêté fédéral du 27 avril 1887, pris acte de ces décisions et conséquemment reconnu que les cantons de Fribourg, de Vaud et du Valais, ainsi que ceux qui pourraient contribuer plus tard à l'entreprise du Simplon, ont droit, pour le percement de cette montagne, à la subvention de 4 $\frac{1}{2}$  millions de francs garantie pour un chemin de fer des Alpes à l'ouest de la Suisse par l'article 5 de la loi fédérale du 22 août 1878. La fixation des conditions pour le versement effectif de cette subvention dans le sens de la dernière phrase dudit article 5 a été réservée jusqu'à la constitution et l'organisation de l'entreprise.

La Compagnie entama aussi des négociations pour se procurer le capital privé nécessaire en sus des subventions, fixa les bases d'une convention financière et parvint à obtenir des promesses formelles d'un certain nombre de banques. Des négociations furent également entamées avec des villes et des contrées s'intéressant plus particulièrement à l'entreprise du Simplon et qui ont promis des subventions plus ou moins importantes.

### **La France et le Simplon. Négociations à l'effet d'obtenir une subvention (1870 à 1887).**

De tout temps le projet de percement du Simplon a non seulement soulevé de l'intérêt en France, mais il y a rencontré des partisans dans les cercles parlementaires.

Le 21 juin 1870, une proposition tendant à accorder une subvention de 40 millions au percement du Simplon fut déposée au Corps législatif français. Par suite des grands événements politiques qui se produisirent bientôt après, cette proposition n'eut d'abord pas de résultat, mais elle fut reprise en 1873, et la subvention proposée fut élevée à 48 millions, puis soumise à l'examen des ministères intéressés. Le Conseil général du département de la Seine se prononça aussi à deux reprises, en 1874 et 1876, par des décisions formelles, en faveur de l'appui de l'entreprise du Simplon par le Gouvernement français. Des commissions tant parlementaires qu'extra-parlementaires, ainsi que des chambres de commerce, signalèrent également dans leurs rapports la grande importance que l'ouverture d'une grande voie de trafic par le Simplon aurait pour les intérêts français.

En Suisse, on avait procédé, à cette époque, comme nous l'avons dit, à des études approfondies concernant le grand tunnel, et ces études avaient été favorablement jugées dans les milieux compétents; il s'agissait maintenant de trouver les ressources nécessaires. On croyait, à cet égard,

pouvoir compter sur des subventions importantes, tant de la Suisse que de l'Italie et tout particulièrement de la France.

Dans une requête explicative du 4 avril 1877, qui résumait l'état de toute la question, la Compagnie du Simplon, invoquant les sympathies que l'entreprise du percement du Simplon avait rencontrées de tout temps en France, priait le Conseil fédéral de se mettre d'abord en rapport avec le Gouvernement français au sujet des subventions à accorder à cette entreprise et de proposer des négociations, en s'adjoignant plus tard aussi l'Italie, à l'effet d'assurer la réalisation de cette œuvre importante. Le Conseil fédéral fit à plusieurs reprises des démarches dans ce sens, en communiquant chaque fois le résultat des études auxquelles on avait procédé, mais il ne rencontra pas un accueil bien favorable auprès des différents Ministères français, et il n'a pu obtenir une réponse officielle précise et encore moins une promesse engageant le Gouvernement de ce pays. Ce dernier se formalisa surtout de ce que l'Italie refusait une subvention, et il fut constamment répondu dans la suite aux questions et recharges de notre Ministre à Paris qu'avant de prendre position, le Gouvernement français voulait connaître tout d'abord les intentions de l'Italie, c'est-à-dire qu'il se voyait dans l'obligation de faire dépendre son attitude d'une entente préalable avec cet Etat. Dans ces circonstances, et vu notamment la déclaration précise faite par l'Italie en 1877, le Conseil fédéral jugea qu'il n'était pas possible de faire, de son côté, des démarches auprès de cet Etat pour obtenir, ainsi que le désirait le Gouvernement français, l'assurance, refusée à la Compagnie, d'une participation financière à l'œuvre du Simplon, mais il pensa qu'il convenait de laisser au Gouvernement français lui-même le soin de faire des démarches dans ce but, et il lui fit part de cette décision. Le Conseil fédéral insista sur l'importance que la Suisse attachait à ce que des négociations fussent promptement entamées pour examiner et régler la question des subventions. De son côté, la Compagnie fit des démarches dans ce sens auprès de personnages politiques influents. Le Ministère français ne jugea toutefois pas à propos de se mettre en rapport à cet effet avec l'Italie et maintint sa manière de voir.

Au Parlement français, la question des chemins de fer des Alpes a été discutée à plusieurs reprises, et, en automne 1880, une proposition tendant à accorder une subvention de 50 millions à l'entreprise du Simplon a été présentée à la Chambre des Députés, mais elle est restée en minorité en présence d'une autre proposition d'ajourner toute décision jusqu'à ce que le projet de percement du Mont-Blanc eût été étudié d'une manière approfondie. Il en résulta que le Gouvernement commença seulement à s'occuper plus sérieusement de l'étude de cette question, en nommant une Commission pour examiner l'entreprise d'un nouveau percement des Alpes entre le Mont-Cenis et le Gothard. En 1880, cette Commission déposa une proposition motivée, dont les conclusions étaient d'ordonner de nouvelles études au sujet d'un percement des Alpes, en particulier du Mont-Blanc. Cette proposition n'a été suivie d'aucune décision, et elle est tombée plus tard par suite du renouvellement de la Chambre. Les nombreuses réclamations et démarches, ainsi que les efforts de la Compagnie, n'ont abouti à aucun résultat positif.

La Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon chercha à tenir



compte des principales objections que la Commission parlementaire faisait au projet, — rampes de la ligne d'accès du côté sud trop fortes et conditions d'exploitation de la ligne d'accès par le Jura de Dôle à Lausanne défavorables, — et les nouvelles études auxquelles elle fit procéder aboutirent à un résultat satisfaisant.

Sur le désir de la Compagnie, les nouveaux plans et rapports de l'année 1882, auxquels est venu s'ajouter plus tard un rapport d'experts concernant les conditions géologiques du tunnel projeté, ont été remis au Gouvernement de la République française et à celui du Royaume d'Italie, avec prière d'examiner ces documents et de se prononcer à leur égard. Nous demandions en même temps au Gouvernement français de nous dire quelle serait son attitude dans le cas où le projet du Simplon viendrait à être exécuté. Nous chargeâmes en outre notre Légation de résumer dans une note écrite l'historique de la question et, en la remettant, de déclarer verbalement que, par ces communications, le Conseil fédéral avait pour but d'aplanir les voies pour la réunion d'une Conférence internationale entre les Etats intéressés, et qu'il ferait plus tard des propositions à ce sujet, lorsqu'il connaîtrait les intentions des Gouvernements français et italien.

Le Gouvernement français, pas plus que le Gouvernement italien, ne répondit d'une manière positive.

Dans la suite nous nous sommes abstenus de nouvelles démarches officielles vis-à-vis de la France, et il ne fut plus question de nous adresser à elle, attendu que, dans l'intervalle, la Compagnie songea à une solution plus économique et qu'en 1887 elle avait présenté un nouveau projet, qui ne prévoyait pas de subvention de la part de la France. Lorsqu'on renonça plus tard à l'idée d'un tunnel de faite, plus court, et qu'on revint à un tunnel de base, l'on ne jugea pas non plus à propos de renouer, avec la France, des négociations qui n'auraient abouti à aucun résultat, vu l'accueil peu favorable que ce Gouvernement avait fait jusqu'alors à nos nombreuses démarches.

### **Premières négociations avec l'Italie (1876 à 1883).**

En 1876, le Conseil fédéral fit transmettre, par la Légation suisse à Rome, au Ministre italien des Travaux publics une requête de la Compagnie du Simplon tendant à obtenir l'autorisation, aussitôt accordée, de procéder à des études de tracé sur le versant méridional du Simplon et, peu après, une demande formelle de concession pour la partie du tunnel projeté située sur territoire italien. Dans cette requête l'on sollicitait aussi l'assurance que l'Italie construirait les lignes d'accès nécessaires pour relier le tunnel du Simplon au réseau des chemins de fer italiens. On souleva en outre la question de savoir si le Gouvernement italien serait éventuellement disposé à accorder à la Compagnie, au lieu d'une subvention directe, soit une participation aux bénéfices de la ligne italienne d'accès ensuite de l'ouverture du grand tunnel, soit des conditions particulièrement favorables pour l'exploitation de la partie italienne du tunnel. En mai de l'année suivante (1877); le Ministre italien des Affaires étrangères répondit, d'abord, que son Gouvernement était disposé en principe à entamer des négociations avec la Compagnie pour l'octroi de la concession sollicitée, à la condition toutefois que l'Italie ne contribuerait pas aux frais de percement du tunnel,

et en outre, qu'il ne se refuserait pas d'accepter l'obligation de terminer la ligne d'accès au tunnel pour l'époque de l'achèvement de ce dernier. Au surplus, le Gouvernement italien serait également disposé, au moment voulu, à convenir d'un tarif direct dont les effets répondraient à la demande formulée par la Compagnie.

Ainsi que cela résulte des communications ci-après, le Gouvernement italien a maintenu ce point de vue d'une manière conséquente et avec beaucoup de ténacité dans toutes les négociations ultérieures, et nous dûmes finalement l'admettre, dans ses parties essentielles du moins, dans le traité du 25 novembre 1895, à moins de renoncer à le conclure. Les négociations relatives à l'octroi de la concession pour la partie du tunnel située sur territoire italien, que le Gouvernement ne repoussait pas, n'eurent toutefois pas encore lieu les années suivantes; elles ne furent réellement entreprises d'une manière sérieuse que lors de la dernière conférence pour la conclusion d'un traité international, et ne furent terminées qu'au commencement de l'année courante.

Sur la déclaration qui nous avait été faite en mai 1877, nos démarches auprès du Gouvernement italien se sont bornées à le renseigner à l'occasion sur l'état de l'affaire et à lui communiquer les études auxquelles la Compagnie avait procédé, sans aborder de nouveau la question de la subvention. Cette manière d'agir nous paraissait d'autant plus indiquée qu'en 1879, sur la proposition du Gouvernement, le Parlement italien fit figurer la ligne d'accès au Simplon Gozzano-Domodossola parmi les nouvelles lignes projetées, et précisément parmi celles aux frais desquelles l'Etat participe pour  $\frac{9}{10}$  et les provinces et les communes pour  $\frac{1}{10}$ .

Le Gouvernement italien accorda, pour son territoire, à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon, l'autorisation qu'elle avait sollicitée de faire procéder à de nouvelles études en 1881, sous la réserve qu'il serait tenu compte des lignes d'accès déjà arrêtées, et que l'on ne ferait pas découler de cette autorisation un privilège pour la concession éventuelle de la ligne.

En 1883, le Conseil fédéral fut prié de soumettre le projet de 1882, élaboré sur la base de nouvelles études, aux Gouvernements de France et d'Italie, et d'entamer des négociations internationales. Le Conseil fédéral fit en conséquence remettre les nouveaux plans et rapports aussi à Rome, avec une note rédigée dans le même sens et avec la même adjonction que celle envoyée à Paris.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, ces démarches n'ont pas abouti, les deux Gouvernements n'ayant pas donné de réponse officielle.

### **Continuation des négociations avec l'Italie. Conférence technique de l'année 1887. Nouvelles études.**

Le projet plus économique de 1886 créait une nouvelle combinaison qui permettait de renouer avec l'Italie, dans le but d'arriver à la conclusion d'un traité international de raccordement, les négociations interrompues depuis 1883. A la demande de la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, nous avons chargé notre Légation à Rome de mettre le Gouvernement italien au courant de ce nouvel état de la question, ce qu'elle fit par note du 18 mai 1887, accompagnée de documents

contenant des études relatives au nouveau projet. Le Gouvernement italien fut en même temps prié de se prononcer au sujet de ce dernier. La Suisse, se basant sur les promesses antérieures, du 23 mai 1877, et en particulier sur l'article 13 du traité de commerce du 1<sup>er</sup> février 1884, exprimait à l'Italie l'espoir que les négociations pour la conclusion d'un traité international réglant les conditions de raccordement pussent être ouvertes le plus tôt possible. Il convenait, pensait-on, de régler tout d'abord ces questions techniques; il s'agirait ensuite d'obtenir de l'Italie des garanties pour que, au cas où l'entreprise se réaliserait, la ligne d'accès jusqu'à Gondo fût établie pour l'époque de l'ouverture du grand tunnel; la question d'une subvention à fournir par l'Italie pouvait passer en attendant à l'arrière-plan.

Donnant suite à notre communication, le Gouvernement italien délégua deux ingénieurs pour prendre connaissance des études et travaux sur les lieux mêmes, avec les délégués de la S.-O.-S., sans toutefois que cette mission revêtît un caractère officiel. Elle avait uniquement pour but d'élucider diverses questions techniques au sujet desquelles le Gouvernement n'était pas suffisamment renseigné.

La conférence proposée eut lieu du 5 au 15 septembre 1887 à Domodossola et à Lausanne; sur le désir des délégués italiens, notre Département des Chemins de fer y fut représenté. Le résultat des délibérations sur les divers projets, ainsi que sur les conditions de construction et d'exploitation, a été consigné dans un procès-verbal daté du 15 septembre. Le point essentiel de ces délibérations était la condition absolue, posée par les délégués italiens, que le débouché sud du tunnel fût sur territoire italien.

Comme, pendant la conférence, on avait déjà discuté des variantes provisoires qui, au moyen d'un système de galeries, prolongeaient le tunnel, en tenant ainsi compte de la condition formulée par les délégués italiens, la Compagnie s'empessa de faire procéder aux études exactes nécessaires pour un projet conforme.

#### **Traité passé entre la Compagnie S.-O.-S. et un syndicat financier relativement à la construction et à la constitution du capital.**

La même année (le 1<sup>er</sup> octobre 1887), la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon passa avec un syndicat, formé de maisons de banque françaises, italiennes et suisses, une convention aux termes de laquelle ce syndicat s'engageait à construire le tunnel et les lignes d'accès sur territoire suisse à forfait pour la somme de 96 millions de francs (montant auquel était devisée la totalité des frais, y compris les intérêts pendant la construction, les frais d'administration, etc.) et s'obligeait en même temps à procurer à certaines conditions le capital de 36 millions de francs nécessaire en sus des 30 millions de subventions et des 30 millions d'obligations prévues. Dans une convention ultérieure, du 12 novembre 1887, les obligations réciproques découlant de la première ont été encore mieux précisées et en partie modifiées; l'on établit en outre un cahier des charges détaillé. La Compagnie réussit également à assurer la souscription du

capital obligations. La conséquence nécessaire de cette nouvelle combinaison était qu'il fallait compter de nouveau sur l'appui de l'Italie, pour une subvention de 15 millions, et en outre pour l'établissement des lignes d'accès sud de Domodossola à Gondo et d'Arona à Ornavasso par l'Etat italien. Le surplus du capital d'établissement (81 millions de francs) pouvait être considéré comme assuré par les subventions promises par la Confédération, les villes, les communes, etc., ainsi que par l'obligation contractuelle du syndicat.

### **Continuation des négociations avec l'Italie. Conférence internationale de l'année 1889 (question du tracé).**

Nous pensions alors que, abstraction faite de la subvention à fournir par l'Italie, les ressources financières prévues au programme étaient assurées, et que les travaux préliminaires étaient assez avancés pour que des négociations internationales pussent aboutir. En conséquence, et conformément à notre décision du 24 février 1888, nous avons satisfait à une requête de la S.-O.-S. tendant à ce que le Gouvernement italien fût mis derechef au courant de la situation et plus particulièrement en ce qui concernait son côté financier. Nous lui avons fait remettre toutes les pièces, en lui proposant une conférence pour le commencement d'avril 1888, à l'effet de passer une convention déterminant les conditions dans lesquelles les deux Etats contribueraient à l'œuvre commune. Le Gouvernement italien s'abstint d'abord de répondre à cette proposition.

Par note du 25 avril 1888 de notre Légation à Rome, nous avons ensuite fait part au Gouvernement italien du projet modifié élaboré par la S.-O.-S. (prolongement du tunnel d'après le projet de 1886 avec sortie sur le territoire italien à 240 mètres environ de la frontière), suivant le désir qui nous en avait été exprimé lors de la conférence technique de l'année 1887 par le délégué italien. De notre côté, nous avons soumis ce projet à un examen approfondi, notamment aussi au point de vue stratégique.

Notre Légation à Rome fut chargée à plusieurs reprises de rappeler notre proposition d'entamer des négociations en vue d'une convention. La Compagnie S.-O.-S. ne manqua pas non plus de nous appuyer par des démarches officieuses, et se mit en rapport avec les milieux commerciaux de Milan et de Gênes (Chambres de commerce, etc.) sympathiques à l'entreprise.

Ce n'est toutefois que le 29 avril 1889 que le Gouvernement italien se déclara disposé à entrer en négociations et à envoyer des délégués à la conférence proposée.

Après un nouvel échange de notes relativement au lieu et à l'époque de cette conférence, celle-ci fut tenue à Berne dans les premiers jours de juillet 1889.

On s'y occupa principalement de la question de savoir auquel des tracés de tunnel étudiés par la Compagnie il convenait de donner la préférence.

Tandis que les délégués suisses, par économie surtout, mais aussi pour d'autres motifs qui faisaient désirer que le tunnel fût entièrement sur territoire suisse, donnaient la préférence au projet de 1886 (tunnel coudé de 16,070 m.), la délégation italienne, après avoir demandé de nouvelles



instructions à son Gouvernement, déclara inacceptable tout projet plaçant la plus grande partie du tunnel sur territoire suisse. Elle refusa donc aussi bien le projet de 1886 que la modification qui lui avait été apportée en 1887 et la variante proposée au cours des délibérations; elle ajouta que le Gouvernement italien ne pouvait accepter, pour le tunnel, qu'un tracé dont la plus grande partie se développerait sur territoire italien et dont conséquemment la sortie sud serait assez éloignée du territoire suisse. En conséquence, le tracé de 1882 pourrait être accepté par le Gouvernement italien, qui en admettrait néanmoins aussi un autre de même valeur et tenant suffisamment compte des conditions ci-dessus, si la S.-O.-S. jugeait convenable de le faire étudier et de le soumettre. Quant à l'appui financier de l'Italie et à sa coopération au percement du tunnel, le Gouvernement italien pensait, ainsi que le déclara la délégation, ne pas devoir encore se prononcer, mais se réserver de le faire à l'époque où la question du tracé serait résolue d'une manière définitive, d'accord entre les deux Etats.

La délégation suisse répondit qu'elle ne serait à même de s'exprimer au sujet de l'acceptation d'un tunnel débouchant au sud sur territoire italien que lorsqu'elle connaîtrait la participation financière de l'Italie. Afin, toutefois, de faire un peu avancer les négociations, nos délégués proposèrent de nommer des experts techniques des deux Etats pour examiner contradictoirement le tracé exigé par l'Italie et établir les devis estimatifs nécessaires à la fixation d'un plan financier.

Les délégués italiens estimèrent ne pas être autorisés à répondre à cette proposition; ils s'engagèrent toutefois à la communiquer à leur Gouvernement. La conférence prit fin sur ces déclarations.

Ne recevant pas de réponse du Gouvernement italien, nous avons jugé à propos de lui rappeler cette affaire à la fin d'août 1889, puis de continuer, par un échange de notes, les négociations, au cours desquelles le Gouvernement italien déclina positivement notre proposition. Il ne voulait pas, disait-il, préjudicier à sa liberté d'action, dans la question du Simplon, en participant à une mesure qui pourrait faire supposer que son intention était de contracter un engagement, fût-il même simplement un engagement moral. Nous nous sommes naturellement empressés de lui démontrer l'inanité de cette crainte en ajoutant que, dans les circonstances présentes, la manière de procéder proposée par nous était opportune et ne préjugait en rien l'avenir. Le Gouvernement italien n'en persista pas moins dans son refus et déclara ne pas vouloir aller au delà de ses précédentes promesses, même en présence des assurances que nous lui donnions que l'examen de la question du tracé ne préjudicierait en aucune façon aux décisions définitives que pourraient prendre ultérieurement les Etats. Toutefois, dans sa note du 18 février 1890, le Gouvernement italien ajoutait que rien n'empêcherait la Suisse de faire procéder d'elle-même, sans la coopération de l'Italie, aux études du tracé qu'elle désirait adopter, et que ce Gouvernement espérait n'entraver nullement par son refus l'initiative très méritoire de la Suisse dans cette importante question.

**Expertise (Thommen) concernant le projet de 1886. Projet de l'année 1889.  
Péremption du traité relatif à la construction et aux capitaux. Fusion  
de la S.-O.-S. et du J.-B.-L.**

Au cours de ces négociations avec l'Italie, notre Département des Chemins de fer chargea un technicien suisse, d'une réputation incontestée, de lui adresser un mémoire sur le rendement probable d'un chemin de fer du Simplon, c'est-à-dire sur les conséquences financières qu'auraient pour la Compagnie existante la construction et l'exploitation du tunnel du Simplon, ainsi que sur le coût de la construction, et il confia en outre à un technicien étranger non moins distingué le soin d'examiner les devis établis pour les différents projets de tunnel. Dans un rapport très remarquable, daté du 28 octobre 1889, cet expert ne se contenta pas d'examiner les devis, mais il étudia d'une manière détaillée les divers projets, les tracés pour le tunnel et les principes d'après lesquels on calcule le coût de la construction de tunnels aussi importants.

Disons ici qu'aucune suite n'a pu être donnée aux démarches de la Compagnie, démarches dont il a été question plus haut et qui avaient pour but d'assurer simultanément les ressources financières nécessaires à l'entreprise du grand tunnel, parce que quelques-uns des établissements financiers étrangers qui participaient au syndicat s'étaient retirés ensuite de faillite.

Par contre, il a surgi un autre projet, propre à donner à l'entreprise du Simplon une base plus large, à réunir une plus grande somme d'intérêts et à faciliter ainsi les combinaisons financières destinées à procurer les ressources nécessaires. Nous voulons parler de la fusion des Compagnies des chemins de fer de la Suisse-Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne. Ce projet réussit, et, par arrêté du 19 décembre 1889, les conseils législatifs ratifièrent le transfert des concessions à la nouvelle Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon.

Le traité de fusion reconnaît expressément l'importance d'un raccordement avec l'Italie par le Simplon, et la nouvelle Compagnie, dans le but de donner à cet égard un gage aux cantons qui avaient accordé des subventions pour le percement du Simplon, contracta vis-à-vis de ces cantons, et de chacun d'eux en particulier, l'obligation formelle de faire avancer l'exécution de cette œuvre (tunnel du Simplon avec ligne d'accès nord) dès que les conditions du raccordement et de l'exploitation de la nouvelle ligne seraient arrêtées entre la Suisse et l'Italie et qu'un montant total de 30 millions de francs au moins serait assuré comme subvention. Dans les rapports annexés au contrat des Compagnies fusionnées, on a insisté spécialement sur la circonstance que, bien que le tracé entre la Suisse et l'Italie ne fût pas encore définitivement arrêté, il y avait lieu d'admettre avec certitude que le grand tunnel de 19 à 20 km. serait construit.

En se référant aux déclarations qui précèdent, la Compagnie du Jura-Simplon informa le Conseil fédéral, dans une requête du 3 février 1890, que, par l'acceptation par la Compagnie fusionnée du tunnel de base d'environ 20 km. exigé par l'Italie, même sans perspective d'une augmentation de la subvention de 15 millions de francs attribuée à l'Italie, la question du tracé, au sujet de laquelle on n'avait pu s'entendre ni lors de la dernière conférence ni plus tard, devait être considérée comme résolue. La Compagnie exprimait en outre le désir que, la fusion

étant devenue définitive, le Conseil fédéral fit part au Gouvernement italien des déclarations de la nouvelle Compagnie, afin que les négociations pussent être reprises avec elle sur la nouvelle base.

**Fixation définitive du tracé par le Conseil fédéral. Nouvelles études de la Compagnie du Jura-Simplon. Projet de 1891. Expertise. Conférences avec les cantons intéressés.**

Cette requête de la Compagnie et la réponse du Gouvernement italien du 20 février 1890, dont il est fait mention plus haut, nous engagèrent à nous occuper derechef de cette entreprise pour déterminer l'attitude que nous devions avoir dans ces circonstances nouvelles.

Tout d'abord, il était évident qu'après la déclaration catégorique du Gouvernement italien, la proposition de fixer le tracé *en commun* devait être considérée comme non avenue et que les négociations avec l'Italie ne pouvaient être reprises que plus tard, sur une nouvelle base. Nous reconnûmes, avec le Département des Chemins de fer, que la Suisse devait être en mesure de présenter un projet complet pour le percement du Simplon et un devis des frais basé sur ce projet. Le Gouvernement italien n'avait pas refusé de négocier dans ces conditions. Au contraire, d'après les communications verbales faites à notre Ministre à Rome, le refus de l'Italie de prendre part aux études du tracé ne devait pas signifier qu'elle refusait formellement toute participation à l'entreprise du Simplon, car on pouvait toujours revenir plus tard sur la question.

Mais avant d'être à même de communiquer à la Compagnie la condition attachée à la reprise des négociations avec l'Italie, c'est-à-dire l'élaboration de plans et devis définitifs, et de l'engager à remplir cette condition, il s'agissait, de notre côté, de prendre une décision de principe sur la question du tracé et en particulier sur la question de savoir s'il fallait s'arrêter au tunnel de faite, d'après le projet de 1886, ou au tunnel de base, d'après le projet de 1882.

Cette question fut examinée d'abord par le Département des Chemins de fer, qui s'est surtout basé sur les résultats de la dernière expertise, particulièrement approfondie; en outre par le Département militaire, par le Département des Douanes et par le Département des Affaires étrangères. Après avoir pris connaissance des rapports de ces Départements, nous décidâmes, par arrêté du 14 avril 1890, de donner la préférence à un tunnel de base pour les motifs de nature technique concernant la construction et l'exploitation, invoqués par le Département des Chemins de fer. Nous donnions en même temps par là satisfaction aux désirs exprimés à plusieurs reprises par l'Italie (conférences de 1887 et de 1889). Nous avisâmes en conséquence la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon que nous étions disposés à continuer les négociations avec le Gouvernement italien au sujet de l'établissement du tunnel du Simplon en admettant le tracé du tunnel prévu dans le projet de 1882. Nous invitâmes en même temps la Direction de cette Compagnie à nous soumettre le plus tôt possible des plans définitifs pour la construction du tunnel et des lignes d'accès et à établir un calcul exact des devis. Un plan concernant l'acquisition des ressources financières devait également être joint à ces documents.

Nous fîmes ensuite savoir au Gouvernement italien que le Conseil fédéral était disposé à partager la manière de voir qu'il lui avait exprimée en dernier lieu, et qu'il ferait en conséquence élaborer lui-même et sans retard les plans définitifs pour la construction du tunnel du Simplon et les enverrait en temps utile au Gouvernement italien pour continuer les négociations sur les questions à examiner encore.

La Direction des chemins de fer Jura-Simplon s'est empressée de satisfaire à notre invitation; en juillet 1891 elle était déjà à même de nous soumettre des plans définitifs pour un tunnel de base de 19,731 km., accompagnés d'un rapport technique détaillé et d'un devis estimatif avec un plan financier relatif aux ressources nécessaires à l'entreprise.

Le Département des Chemins de fer jugea à propos de soumettre aussi à des experts ce projet (1891) et les devis estimatifs. Le rapport de ces experts, daté du 30 octobre 1891, a été communiqué à la Compagnie.

Nous avons pensé qu'il convenait de porter aussi ce nouveau projet officiellement à la connaissance des cantons qui ont contracté l'obligation de subventionner le percement du Simplon et de leur fournir l'occasion d'échanger leurs idées et de faire valoir, dans une conférence avec la Compagnie, leurs desiderata au sujet de la construction du tunnel ou des négociations en perspective avec l'Italie. Cette conférence a eu lieu le 11 novembre 1891. A cette occasion, les cantons ne formulèrent pas de propositions précises; ils déclarèrent d'un commun accord qu'ils s'en remettaient au Conseil fédéral pour les démarches utiles à la réalisation de l'œuvre du Simplon.

### **Nouvelles études de la Compagnie du Jura-Simplon.**

#### **Projet concurrent présenté par M. Masson.**

Après avoir pris connaissance des observations contenues dans la dernière expertise (du 30 octobre 1891), la Direction des chemins de fer Jura-Simplon poursuivit ses études et se mit en particulier en relations avec des entrepreneurs.

Il convient de mentionner ici qu'à la date du 9/10 septembre 1892, un particulier a déposé une demande de concession pour une voie ferrée par le Simplon. Ce projet prévoyait, au lieu d'un long tunnel de base, un système mixte avec chemin de fer à crémaillère pour une partie du trajet et un tunnel relativement court, d'environ 8 km., dans la partie supérieure. Le requérant déclarait lui-même que son projet ne devait servir que pour le cas où celui de la Compagnie du Jura-Simplon échouerait devant l'impossibilité de réunir définitivement ou provisoirement les capitaux nécessaires. Le projet du Jura-Simplon se présentant sous des auspices favorables, le requérant consentit à ce qu'il ne fût pas donné suite à sa demande pour le moment.

#### **Projet de l'année 1893. Contrat de construction à forfait avec un groupe d'entrepreneurs.**

A la date du 24 octobre 1893, la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon déposa un nouveau projet de tunnel, accompagné d'un traité à forfait passé le 20 septembre 1893 avec un



groupe d'entrepreneurs pour l'exécution du grand tunnel et de toutes les installations attenantes. Le dossier de ce projet comprenait une carte générale du tracé (échelle 1 : 25,000), le profil en long, les profils normaux, les plans des entrées nord et sud du tunnel, des niches et chambres, le profil des galeries de direction, auxquels est venu encore s'ajouter plus tard un profil géologique du Simplon dans l'axe du tunnel. Etaient ajoutés au contrat à forfait : un cahier des charges relatif à l'exécution du tunnel, un programme général pour l'exécution des travaux et un état des prix pour calculer les versements mensuels. Le groupe d'entrepreneurs réunis sous la raison sociale « Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> » se compose de la maison A. Brandt et Brandau, à Hambourg, qui construira le tunnel, de la banque de Winterthour, de MM. Sulzer frères, à Winterthour, et de MM. Locher & C<sup>ie</sup>, à Zurich.

En nous soumettant ces documents, la Compagnie priait le Conseil fédéral de communiquer, conformément à sa décision du 14 avril 1890, les plans et projets au Gouvernement italien, pour reprendre les négociations ouvertes à Berne en juillet 1889.

Le Département des Chemins de fer examina le dossier de ce projet, qui ne diffère pas essentiellement de celui de 1891. Puis, afin d'obtenir les renseignements nécessaires et de discuter les points qui devaient être soumis à un plus ample examen, ainsi que pour convenir de la marche à suivre ultérieurement, une conférence eut lieu en décembre 1893 entre ce Département et la Direction de la Compagnie, qui s'adjoignit aussi des représentants des entrepreneurs. Des renseignements nombreux et intéressants au point de vue technique résultèrent de ces délibérations.

Nous donnons ici quelques explications plus précises sur le projet lui-même et sur le contrat à forfait. Nous prenons du reste la liberté de nous référer à l'exposé détaillé du projet de 1893 joint au présent rapport (I. exposé général; II. exécution de la construction; III. ventilation dans l'exploitation) et aux plans y annexés (carte du tracé, profil en long, profils normaux, profil géologique, plan des installations à Brigue, profil de la galerie de direction, disposition générale des chantiers souterrains, exposition graphique des conditions d'aérage), où vous pourrez puiser tous les renseignements désirables à ce sujet.

Abstraction faite des courbes de raccordement à ses deux embouchures, le tunnel, de 19,731 m. de longueur, traverse la montagne en ligne droite de la vallée du Rhône à celle de Riviera. L'entrée nord du tunnel, dans la vallée du Rhône, est projetée à 2,5 km. environ au-dessus de la station actuelle de Brigue; l'entrée sud à environ 750 m. au-dessous de la localité italienne d'Iselle. Le tunnel franchit la frontière au km. 9,1 à partir de l'entrée nord, de telle sorte que plus de la moitié du souterrain se trouve sur territoire italien. A l'entrée nord, la ligne est à une altitude de 687 m. au-dessus du niveau de la mer; à l'entrée sud, à une altitude de 634 m. Comme on doit donner à la moitié nord du tunnel une pente d'au moins 2 ‰ pour l'écoulement des eaux, l'altitude de la ligne, au milieu du tunnel, est de 705 m.; la moitié sud du tunnel a donc une pente de 7 ‰.

Pour le percement du tunnel, on distingue deux périodes.

Dans la première, on percera un tunnel à voie unique et, en même temps, une galerie parallèle distante de 17 m. d'un axe à l'autre.

Le tunnel a une largeur de 4,50 m. à la hauteur des traverses et de 5 m. à 2 m. au-dessus de leur niveau. La hauteur intérieure du tunnel est, jusqu'au point culminant, de 5,50 m., et l'air du profil libre de 23,20 m<sup>2</sup>. Pour la galerie parallèle, on prévoit une surface de profil libre de 8 m<sup>2</sup>. Tous les 200 m. le tunnel et la galerie parallèle seront reliés par des galeries transversales. La galerie sera utilisée, pendant la construction, pour l'aérage et l'écoulement des eaux du tunnel. On y placera aussi les conduites d'eau nécessaires pour l'exécution des travaux; elle rendra enfin d'importants services pour les transports, en ce sens que les vagonnets entreront par cette galerie et ressortiront par le tunnel, ce qui facilitera considérablement la circulation.

La durée de la première période est évaluée à 5½ ans. Pour accroître le rendement du tunnel à simple voie, on établira, au milieu du souterrain, une voie d'évitement qui permettra le croisement des trains.

La seconde période commencera dès que le tunnel à simple voie sera reconnu insuffisant pour le trafic. La galerie parallèle, dont il est question ci-dessus, sera élargie alors en tunnel à simple voie, ce qui nécessitera un travail de 4 années.

Après l'achèvement de ce second tunnel, les trains allant du nord au sud passeront par le tunnel oriental, et les trains marchant en sens inverse, par le tunnel occidental.

Des installations extraordinaires assureront la ventilation des tunnels et des galeries pendant la construction. Des ventilateurs puissants placés aux deux extrémités du tunnel doivent chasser de chaque côté, dans la galerie parallèle (1<sup>re</sup> période de construction), 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde. Cet air pénétrera dans le tunnel par les galeries transversales les plus reculées et, sur son parcours, pour ressortir du souterrain, pénétrera aussi dans les galeries de travail.

On installera en outre une conduite d'eau froide sous haute pression, qui fournira l'eau destinée à rafraîchir, à l'aide de pulvérisateurs, l'air du tunnel sur les points où le besoin s'en fera sentir. Pendant la seconde période de construction, alors que le tunnel aura été mis en exploitation et qu'on sera en train d'élargir la galerie parallèle, l'air sera chassé d'un côté dans le tunnel et de l'autre dans la galerie. Les mesures prévues pour la ventilation et le rafraîchissement de l'air, ainsi que les travaux à exécuter dans le tunnel et la galerie (perçement, enlèvement des déblais), exigeront de vastes installations, qui devront être pourvues de forces hydrauliques considérables. Les installations qui serviront à la ventilation et au rafraîchissement de l'air pendant la construction serviront aussi à la ventilation et au rafraîchissement de l'air pendant l'exploitation de la ligne, la Société ayant, dès le début, inscrit la ventilation artificielle du tunnel dans son programme.

Quant aux frais de construction du tunnel, le contrat à forfait passé avec les entrepreneurs Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> contient les chiffres suivants:

1. Pour toutes les installations des côtés nord et sud du tunnel, entre autres établissement des chantiers et de leur accès, prises et conduites d'eau, machines, ventilateurs, compresseurs, dynamos, locomotives et wagons pour la construction, éclairage électrique, etc., à forfait . . . . . fr. 7,000,000

*Report* fr. 7,000,000

2. Pour le premier tunnel, avec voie d'évitement dans le milieu, le ballast, la pose de la voie (matériel non compris), le piquetage de l'axe du tunnel et le percement de la galerie de direction du second tunnel, ainsi que des galeries transversales . . . . . » 47,500,000

Le crédit de l'Entreprise pour la première période s'élèvera donc à . . . fr. 54,500,000

La Compagnie doit y ajouter :

1. Expropriations . . . . .	fr. 310,000
2. Ligne d'accès nord, y compris la gare de Brigue . . . . .	» 1,900,000
3. Correction du Rhône . . . . .	» 220,000
4. Matériel de voie pour le premier tunnel . . . . .	» 640,000
5. Frais généraux . . . . .	» 1,250,000
<b>Ensemble</b> . . . . .	<b>» 4,320,000</b>

Ainsi donc, dépense totale pour le tunnel à simple voie et la galerie parallèle fr. 58,820,000

Pour l'élargissement au profil normal et le revêtement du second tunnel, l'entreprise à forfait reçoit . . . . . fr. 15,000,000

L'administration du chemin de fer doit y ajouter :

1. Ballastage et voie . . . . .	» 878,000
2. Frais généraux . . . . .	» 342,000

Total pour la seconde période fr. 16,220,000

Frais de la première période » 58,820,000

Montant total des frais pour les deux tunnels à simple voie, la ligne d'accès côté nord, la gare de Brigue, etc., non compris les intérêts pendant la construction fr. 75,040,000

**Expertises Colombo, Fox et Wagner en 1894. Communication provisoire à l'Italie. Approbation en principe du projet de 1893 par le Conseil fédéral.**

Le 2 février 1894, le Conseil fédéral, après avoir pris connaissance du rapport et des propositions du Département des Chemins de fer, décida, avant de se prononcer à l'égard des nouveaux documents techniques, de les soumettre à l'examen approfondi d'une commission d'experts. Il estima qu'il devait prendre lui-même l'initiative de cette expertise, en ne se mettant à cet effet en rapport qu'avec la Compagnie, et sans inviter le Gouvernement italien à y participer, comme la Compagnie le proposait. L'Italie ayant précédemment refusé de prendre part à l'expertise proposée pour fixer le tracé, le Conseil fédéral pensa qu'une nouvelle démarche de ce genre n'aurait pas de meilleurs résultats, et ne voulut pas s'exposer à un nouveau refus.

Il consentit toutefois à transmettre un exposé général du nouveau projet au Gouvernement italien pour qu'il en prit préalablement connaissance, en l'informant en même temps que ce projet serait soumis encore à une expertise dont le Conseil fédéral avait cru devoir prendre l'initiative, étant donné le précédent refus de l'Italie.

La note adressée dans ce sens au Ministère italien, le 15 février 1894, exprimait l'espoir que le nouveau projet satisferait aux exigences de l'Italie, et priait son Gouvernement de se prononcer d'une manière précise à cet égard, sans préjudice des négociations ultérieures relativement à l'exécution du projet.

La réponse du Ministre italien des affaires étrangères, du 19 mars de la même année, était très réservée; elle se bornait à un accusé de réception et à l'observation que le Ministre des Travaux publics, tout en ayant pris avec intérêt connaissance du nouveau projet, regrettait de ne pouvoir se départir, en ce qui concernait l'approbation qu'on sollicitait de sa part, de la réserve que le Gouvernement italien s'était imposée lors des précédentes communications de même nature. Le Ministre ajoutait encore que son Gouvernement apprécierait les communications ultérieures du Conseil fédéral.

Il résulte toutefois des renseignements que nous a fournis notre Légation à Rome que, quoique l'Italie se refusât à toute initiative dans la question, il était cependant à prévoir que, lorsque l'œuvre serait assurée, elle tiendrait compte du grand intérêt que certaines contrées italiennes ont à la réussite de cette entreprise, et qu'elle trouverait les ressources nécessaires pour l'établissement de la ligne d'accès. Notre Ministre à Rome estimait aussi que l'adjonction d'un ingénieur italien pour l'expertise ordonnée par le Conseil fédéral offrirait à l'Italie des garanties suffisantes en ce qui concerne la question technique.

La Direction des chemins de fer du Jura-Simplon ayant, dans l'intervalle, produit les plans et autres pièces complémentaires que nous lui avons réclamés, et le programme pour l'expertise ayant été arrêté par le Département des Chemins de fer, d'accord avec la Compagnie, puis approuvés par nous, nous avons, par notre arrêté du 27 avril 1894, confié cette tâche à trois techniciens étrangers expérimentés en matière de construction de tunnels, savoir MM. *G. Colombo*, ingénieur à Milan, membre du Parlement italien, *Francis Fox*, ingénieur à Londres, constructeur du tunnel de la Mersey, et *C.-F. Wagner*, inspecteur des chemins de fer de l'Etat, à Vienne, précédemment chef de section au tunnel de l'Arlberg.

Les experts se réunirent en première séance le 29 mars 1894 à Berne, où ils eurent à leur disposition, en sus des documents qui leur avaient été précédemment communiqués, de nombreux plans et rapports concernant l'exécution de la construction, la ventilation, etc. En outre, la Direction de la Compagnie et les entrepreneurs leur fournirent les explications nécessaires. Dans les ateliers de MM. Sulzer frères, à Winterthour, on leur présenta les nouveaux perforateurs système Brandt, ainsi qu'un appareil pour rafraîchir l'air. Enfin, accompagnés des délégations du Conseil fédéral, des Gouvernements des cantons intéressés et de la Direction de la Compagnie, ils se rendirent au Simplon même, puis ils consignèrent dans un procès-verbal les observations préliminaires que le

projet leur avait suggérées. Ils se réunirent de nouveau à Berne, en juillet, pour arrêter définitivement les termes de leur rapport, qui est daté du 16 juillet 1894.

Dans ce rapport, les experts répondent aux questions posées par nous en termes généralement très favorables au projet.

Il sera facile de tenir compte, lors de la confection des plans d'exécution, pendant l'exécution des travaux et plus tard durant l'exploitation, des observations, des conseils et des modifications proposées.

Le rapport des experts est reproduit textuellement dans l'annexe déjà mentionnée sous chiffre IV; nous nous abstenons donc d'en faire ici plus ample mention.

Nous basant sur les conclusions de ce rapport, nous avons approuvé en principe, à la date du 24 août 1894, le projet de la Compagnie du Jura-Simplon, d'octobre 1893, pour le tunnel du Simplon, dans l'idée que, soit pour la confection des plans d'exécution, soit plus tard lors de l'exploitation de la ligne, il sera tenu compte, dans la mesure du possible, des propositions contenues dans le rapport des experts, du 19 juillet 1894.

**Communication officielle du projet de 1893 et du rapport des experts à l'Italie. Proposition d'une conférence diplomatique pour conclure un traité international. Conférence préliminaire à Milan. Etablissement d'un calcul de rendement.**

Par note du 13 septembre 1894, et en nous référant à notre communication du 15 février de la même année, nous avons fait transmettre ce dernier projet et le rapport des experts au Gouvernement italien, en lui faisant savoir que le Conseil fédéral, se basant sur le résultat favorable de l'expertise, avait approuvé ledit projet dans le sens indiqué.

Nous avons prié en même temps le Gouvernement italien de soumettre aussi de son côté à un examen ce projet entièrement conforme aux desiderata relatifs à l'emplacement du tunnel, etc., formulés par la délégation italienne à la conférence de 1889, afin de pouvoir se prononcer à ce sujet et accorder son approbation aux plans et propositions pour l'exécution de la construction.

Nous proposons enfin au Gouvernement italien de régler ensuite, dans un traité international, les questions concernant l'exécution du tunnel et de ses lignes d'accès (y compris le tronçon Domodossola-Iselle) relativement à l'exploitation du chemin de fer, à la gare de raccordement, etc., et de provoquer à cet effet une conférence entre des délégués des deux Etats.

Ces communications furent favorablement accueillies de la part du Gouvernement italien.

Dans la note du 21 novembre 1894 contenant sa réponse, le Ministre des Affaires étrangères à Rome reconnaissait d'abord que le rapport des experts satisfaisait à toutes les conditions posées comme absolument nécessaires pour la sauvegarde des intérêts du Royaume par la délégation italienne à la conférence de 1889, et qu'en conséquence le Gouvernement italien faisait procéder à l'examen du nouveau projet.

Le Ministère italien des Travaux publics estimait par contre qu'il serait prématuré de convoquer



une conférence pour arrêter les termes d'un traité international. Comme il s'agissait pour l'Italie d'octroyer à une Compagnie étrangère la concession d'un chemin de fer situé sur son territoire, il y avait lieu avant tout de constater l'existence de toutes les conditions prescrites par les lois italiennes pour les concessions de ce genre. Il était donc indispensable que cette conférence fût précédée de délibérations officieuses, revêtant un caractère purement technique, entre des fonctionnaires du Ministère des Travaux publics et des représentants de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, afin de discuter, au double point de vue technique et légal, toutes les questions se rapportant aux travaux à exécuter. Le résultat favorable de cette conférence technique pourrait alors servir de point de départ aux négociations diplomatiques proposées.

La Direction du Jura-Simplon partagea cette manière de voir, et comme, de notre côté, nous n'avions aucun motif de combattre cette proposition, nous informâmes le Gouvernement italien que la Compagnie était disposée à envoyer des délégués à cette conférence technique préliminaire.

Elle eut lieu les 25, 26 et 27 février 1895, à Milan. Le Ministère italien des Travaux publics y était représenté par MM. l'ingénieur Colombo, membre du Parlement (l'un des experts du Conseil fédéral), Ferrucci, président de section au Conseil supérieur des travaux publics, et Massa, directeur général des chemins de fer de la Méditerranée; la Compagnie du Jura-Simplon par MM. Ruchonnet, président de la Direction, et Dumur, directeur, et l'entreprise par MM. Locher et Sulzer.

Le résultat de ces délibérations officieuses, consigné dans un procès-verbal signé par tous les intéressés, a pu en général être considéré comme satisfaisant. En effet, l'entente a été complète sur divers points importants, et la délégation italienne s'est montrée très bien disposée sur les points qui n'ont pas été résolus et qu'il a fallu laisser en suspens. Le principal but de ces délibérations était d'examiner les questions se rattachant à l'octroi de la concession pour le tronçon italien à la Compagnie du Jura-Simplon. Ces questions étant en rapport intime avec les conditions à régler dans le traité international, celles-ci furent aussi examinées. C'est ainsi que dans cette conférence officieuse on a préparé le terrain pour une conférence diplomatique relative à la conclusion d'un traité entre les deux pays.

Pour être complets, disons encore ici que la Direction du Jura-Simplon a demandé à deux experts un mémoire sur le trafic et le rendement probables de la ligne du Simplon, et que le résultat de ces études est consigné dans un rapport du 30 mai 1895.

### **Etablissement des projets de convention. Communication à l'Italie. Nouvelles négociations préliminaires. Acceptation de la conférence.**

Les projets ci-après ont donc été préparés en prenant pour base le protocole de Milan du 28 février 1895 et pour modèles les traités du Gothard et autres conventions internationales concernant le raccordement de lignes suisses avec des lignes étrangères:

1. Traité entre la Suisse et l'Italie concernant l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola;

2. Convention entre le Gouvernement italien et la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse près Iselle (acte de concession italienne), et
3. Cahier des charges, comme annexe à la concession sous chiffre 2.

Ces projets ont été examinés par la Commission prise dans le sein du Conseil fédéral (chefs des Départements des Chemins de fer, des Affaires étrangères et des Douanes), puis discutés avec la Direction des Chemins de fer du Jura-Simplon. Le Conseil fédéral les a ensuite provisoirement approuvés avec quelques modifications jugées nécessaires.

En ce qui concerne le projet de traité international, qui intéresse en premier lieu la Confédération et qui constituait le véritable objet des négociations entre les deux Gouvernements, tandis que la convention et le cahier des charges, c'est-à-dire la concession pour le tronçon italien du tunnel, concernaient les rapports entre le Gouvernement italien et la Compagnie, nous remarquons ici, sans entrer dans des détails, qu'il ne s'agissait pas seulement d'un traité de raccordement, au double point de vue de la construction et de l'exploitation, de deux lignes sur les territoires réciproques des deux Etats, indépendantes l'une de l'autre, déjà établies ou à établir, mais qu'il s'agissait pour une Compagnie suisse de chemins de fer, avec le secours financier de l'un des Etats contractants, la Suisse, d'établir sur le territoire des deux Etats une communication par voie ferrée dont le raccordement technique à la frontière se trouve au milieu du tunnel. Il était en outre prévu que l'autre Etat contractant, l'Italie, devait formellement s'obliger à construire la ligne d'accès sud, de Domodossola à Iselle. C'est dans ce sens qu'il s'agissait d'une œuvre *commune*, pour laquelle de nombreux rapports s'établiront entre les deux Etats en ce qui concerne la construction et l'exploitation, rapports qui, abstraction faite de la question de raccordement proprement dite, ont besoin d'être déterminés dans un traité international.

D'un autre côté, les conditions n'étaient pas les mêmes que pour le chemin de fer du Gothard, qui, bien que construit exclusivement sur territoire *suisse*, l'a été à l'aide d'une participation financière importante des autres Etats (Italie et Allemagne). Cette participation financière des Etats intéressés était pour le Gothard le point capital, qui demandait à être réglé d'un commun accord; pour le Simplon, la question principale était celle de la situation du tunnel sur les deux territoires.

Pour se conformer à cet état de choses particulier, le projet de convention ne prévoyait donc pas uniquement la réglementation des rapports des deux Etats à l'égard de l'entreprise en général, mais il visait des points qui, pour le Gothard, ont été réglés par une convention particulière dite de raccordement, du 23 décembre 1873.

Il fallait nécessairement, dans le projet, se limiter aux points les plus importants des conditions de raccordement et ne pas entrer dans tous les détails.

Il était indiqué, au contraire, que les questions de détail qui n'ont pas été traitées dans la convention principale fussent réservées à une convention particulière, d'autant plus que certains points importants seront alors mieux élucidés que lors de la conclusion de la convention principale, notamment tout ce qui concerne la station ou les stations internationales, les arrangements

relatifs aux services des douanes, de la poste, du télégraphe, de la police et de la police sanitaire dans ces stations, etc. Le projet de convention réserve pour les deux Etats le droit d'examiner ensemble et plus tard ces divers points.

Après la conférence préliminaire officieuse, désirée par l'Italie, et après que, du côté de la Suisse, tous les travaux préparatoires eussent été achevés et que tout fût terminé pour que les négociations en vue d'un traité international pussent être entreprises avec succès, nous avons estimé que le moment était venu de proposer enfin à l'Italie la prompte ouverture de ces négociations. Conformément à notre décision du 5 juillet, notre Légation à Rome adressait, en date du 9 juillet 1895, une note au Gouvernement italien pour lui proposer une réunion des délégués des deux pays, de la mi-août à fin septembre, à Berne ou dans une ville de la Suisse italienne. En même temps, notre Légation transmettait au Gouvernement italien les projets dont il est fait mention ci-dessus, dans l'idée que le projet de traité international servirait de base aux négociations diplomatiques entre les représentants des deux Etats, et que le projet de convention et le cahier des charges serviraient aux délibérations entre les délégués de l'Italie et les représentants de la Compagnie du Jura-Simplon, sous réserve des modifications qui pourraient paraître nécessaires au cours des négociations.

Suivant les déclarations verbales, d'un caractère purement officieux, que le Ministre italien des Travaux publics fit à notre Légation à Rome, en réponse à sa note du 9 juillet, le Gouvernement italien paraissait d'abord disposé à faire dépendre l'entrée en matière sur nos propositions, c'est-à-dire l'adhésion à la conférence, de la solution préalable de la question des subventions, en ce sens qu'on renoncerait à toute subvention directe de la part de l'Italie, et que les dispositions y relatives seraient éliminées du projet de traité. Le projet prévoyait une subvention de 5 millions de liras de la part des provinces, villes et corporations directement intéressées à l'entreprise, ainsi que l'intervention du Gouvernement pour obtenir cette subvention. Sur les instances de notre représentant à Rome, le Ministère se décida pourtant à laisser tomber la question de subvention comme *question préjudicielle* et il consentit à ce que cette question fût traitée, en même temps que les autres dispositions du traité, à la conférence diplomatique.

Le Ministère italien nous fit encore parvenir, pour les remettre à la Compagnie de chemins de fer, un résumé des facilités et allègements que le Gouvernement italien était disposé à accorder à la Compagnie dans la concession pour le tronçon italien, puis, par note du 25 octobre 1895, le Gouvernement royal nous déclarait officiellement qu'il acceptait la proposition d'une conférence à Berne au sujet de la question du percement du Simplon, et qu'il avait désigné en qualité de délégués M. le baron *Peiroleri*, Ministre plénipotentiaire d'Italie à Berne, et M. le commandeur *Ferrucci*, membre du Parlement et président de section au Conseil supérieur des Travaux publics, à Rome.

Nous nous empressâmes alors de désigner à notre tour comme délégués les chefs des Départements des Chemins de fer, des Affaires étrangères et des Finances, d'en informer le Gouvernement italien et de lui proposer pour la conférence l'époque du 4 au 16 novembre.



### **Conférence diplomatique de novembre 1895. Conclusion de la convention.**

Cette conférence se réunit le 4 novembre 1895 à Berne et dura trois semaines. Sur le désir de la délégation italienne, la Compagnie du Jura-Simplon fut invitée à s'y faire aussi représenter, et MM. *Ruchonnet*, président de la Direction, et *Dumur*, directeur, prirent part en cette qualité aux négociations. La conférence se termina le 25 novembre par la signature, sous réserve de ratification, du « Traité entre la Suisse et l'Italie concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au travers du Simplon, de Brigue à Domodossola ». C'est ce traité que nous vous soumettons en même temps que le présent rapport pour que vous en preniez connaissance.

Nous pensons ne pas devoir encore vous communiquer le procès-verbal des délibérations de cette conférence, ni entrer en matière sur les diverses dispositions du traité, nous réservant de le faire à l'époque où nous serons à même de vous en proposer la ratification.

Nous pouvons cependant dire ici que les négociations ont été particulièrement laborieuses sur deux points au sujet desquels les délégués ont dû demander à leurs Gouvernements de nouvelles instructions. Il s'agissait de la subvention à fournir par l'Italie et des compétences à donner au bureau de la douane italienne à la sortie sud du tunnel. En ce qui concerne le premier point, on est arrivé finalement à une solution acceptable; la subvention de l'Italie (provinces, villes et corporations) a été fixée à 4 millions de liras, au lieu de 5 millions que nous proposions. Quant au second point, le Gouvernement italien a déclaré qu'il lui était impossible de satisfaire entièrement à nos désirs.

La conférence s'est occupée ensuite de la convention passée directement entre le Gouvernement italien et la Compagnie du Jura-Simplon et du cahier des charges y relatif. Ces documents ne font toutefois pas partie du traité international, mais ils représentent la concession pour le tronçon italien. Les délégués ont pris néanmoins connaissance de l'état des délibérations qui eurent lieu en même temps à ce sujet entre la délégation italienne et la Direction du Jura-Simplon, et ont exprimé leur manière de voir.

### **Fixation définitive de la concession italienne pour le tronçon frontière-Iselle.**

La Compagnie s'empessa de terminer au plus vite la question encore pendante de la concession italienne. Les deux membres précités de sa Direction se rendirent dans ce but, en février de cette année, à Rome pour y établir définitivement, avec les organes compétents, la convention et le cahier des charges concernant le tronçon italien. A la suite de laborieuses négociations, les arrangements représentant la concession italienne furent signés de part et d'autre le 22 février 1896. Ils doivent encore être soumis à la ratification du Parlement italien.

### **Démarches pour la constitution des capitaux, en particulier pour assurer les subventions.**

Lorsque le traité aura été conclu et que la concession italienne aura été fixée sous réserve de la ratification des Parlements des deux pays, et après que les questions techniques auront été

définitivement résolues et qu'on aura établi la base légale et réglé les rapports internationaux, la Compagnie et les Gouvernements auront encore à résoudre la dernière tâche, non la moins difficile, de trouver les ressources nécessaires pour l'exécution de l'œuvre. Avant, toutefois, de s'adresser au capital privé, il convient de s'assurer des subventions, au montant de 20 millions de francs, prévues dans le programme financier de la Compagnie et dans le traité international (art. 12).

C'est en Suisse qu'il s'agit de donner l'impulsion à cet égard. Pour cela, et afin d'élucider la question de façon à pouvoir opérer sur une base certaine, nous avons invité les Gouvernements des cantons qui avaient déjà décidé précédemment d'accorder des subventions au percement du Simplon, mais dont les décisions étaient devenues dès lors en partie caduques, d'envoyer des délégués à une conférence et de les munir des pouvoirs nécessaires pour se prononcer sur la question des subventions et en particulier sur le montant des subsides à accorder, comme aussi sur le rachat des droits dits de réversion mis à l'article 12 du traité international en connexité avec les subventions.

La conférence a eu lieu le 6 mai de cette année à Berne. Les représentants des cantons du Valais et de Berne déclarèrent que les décrets de subvention de ces cantons (1 million de francs pour chacun) sont encore en vigueur; les délégués des Gouvernements de Vaud et de Fribourg déclarèrent qu'ils demanderaient avec toute l'insistance possible que les précédentes décisions fussent renouvelées et qu'ils feraient les démarches nécessaires dans ce but, démarches qui, vu l'état actuel de la question, auront très probablement un résultat favorable. Le Conseil d'Etat du canton de Vaud est en outre disposé à intervenir auprès des villes et des communes qui avaient précédemment voté des subventions, pour qu'elles renouvellent leurs promesses. Enfin, les représentants du Conseil d'Etat de Genève firent entrevoir que le canton de Genève, moins en considération de l'intérêt qu'il peut avoir — à un degré inférieur — à la réussite de l'entreprise du Simplon que dans un esprit de solidarité avec les autres cantons de la Suisse occidentale, consentira à accorder une subvention de 750,000 francs à 1 million. Le canton de Neuchâtel, par contre, quoique très sympathique à l'entreprise, ne sera pas à même de fournir un secours financier, par le motif que ses ressources sont déjà mises à contribution dans une forte mesure pour des constructions de voies ferrées sur son propre territoire.

Tous les cantons en cause furent d'accord d'entrer en négociations avec la Compagnie au sujet du rachat des droits dits de réversion qui existent au sujet de quelques lignes du réseau du Jura-Simplon en faveur des cantons où elles sont situées, en ce sens qu'en fixant éventuellement le montant des subventions, la valeur de ces droits pourrait en être déduite. La Compagnie se mettra sans retard en rapport à ce sujet avec les Gouvernements cantonaux intéressés.

La conférence a décidé aussi que les conditions inhérentes aux subventions seraient établies aussi également que possible pour la totalité du capital des subventions cantonales, et le Département des Chemins de fer a été prié, en conséquence, de présenter un projet de programme, qui sera discuté, puis arrêté définitivement dans une conférence ultérieure.

D'après le résultat de ces négociations, on peut donc s'attendre à ce que, abstraction faite

de la subvention fédérale de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions de francs, assurée déjà par la loi du 22 août 1878, les subventions suisses des cantons, communes, sociétés, indiqués au programme financier, seront réunies sans grandes difficultés, et que la somme prévue sera peut-être même dépassée.

\* \* \*

Arrivés à la fin de notre exposé, nous constatons avec satisfaction que, grâce à la persévérance déployée par le Conseil fédéral, les laborieuses négociations qui ont duré pendant plus de vingt ans ont enfin abouti avec l'Italie, à laquelle la nouvelle voie de transport nous unira encore plus étroitement, à une entente complète sur les bases techniques du projet et sur les rapports internationaux concernant la grande œuvre commune. Il y a lieu d'espérer que le Parlement italien, auquel le traité est soumis, ne lui refusera par sa ratification.

Nous croyons vous avoir fourni tous les renseignements désirables au sujet des négociations avec les Etats voisins intéressés, et en particulier avec l'Italie, concernant l'entreprise du Simplon, ainsi que sur l'état actuel de cette question. Nous espérons que vous n'hésitez pas à prendre bonne note de nos explications, et que vous approuverez la manière dont cette affaire a été conduite.

Il serait prématuré, à notre avis, de prononcer déjà maintenant la ratification du traité. Nous estimons, au contraire, qu'il convient d'attendre que les questions relatives à la constitution des capitaux nécessaires à l'exécution de l'entreprise soient mieux élucidées, en particulier que les subventions prévues, tant de la part de la Suisse que de celle de l'Italie, puissent être considérées comme assurées.

Agréez, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 11 juin 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération :*

**A. LACHENAL.**

*Le chancelier de la Confédération :*

**RINGIER.**



# PROCÈS-VERBAL

DES CONFÉRENCES QUI ONT EU LIEU A MILAN

LES 25, 26 ET 27 FÉVRIER 1895, ENTRE LES DÉLÉGUÉS DU GOUVERNEMENT ITALIEN  
ET CEUX DE LA COMPAGNIE JURA-SIMPLON ET DE L'ENTREPRISE GÉNÉRALE DU TUNNEL DU SIMPLON  
AU SUJET DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN  
DE FER INTERNATIONAL A TRAVERS LE SIMPLON



Le Gouvernement fédéral suisse ayant informé le Gouvernement italien que la Compagnie Jura-Simplon se proposait de percer un tunnel à travers le Simplon, d'une longueur de 19,730 mètres, tunnel qui déboucherait près d'Iselle dans la vallée italienne de la Diveria, lui a communiqué les pièces constituant le projet de la Compagnie, le contrat du 20 septembre 1893, passé entre la Direction de la Compagnie et l'Entreprise générale pour la construction du tunnel du Simplon, ainsi que le rapport des experts, MM. *Colombo*, *Fox* et *Wagner*, présenté le 19 Juillet 1894 au Conseil fédéral suisse.

Le Gouvernement italien a reconnu que le tracé du grand tunnel, dont plus de la moitié est sur territoire italien, et dont la tête sud près d'Iselle se trouve à plusieurs kilomètres de la frontière, répondait aux conditions formulées par les Délégués italiens dans la Conférence de Berne de 1889. Le Gouvernement italien reconnaît dès lors que le projet de 1893, sur lequel les experts ont exprimé un avis favorable, tant pour la construction que pour l'exploitation, peut être pris en considération pour servir de base à la stipulation du traité international réglant les conditions auxquelles seront soumises la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon.

Mais avant d'ouvrir des négociations officielles, le Gouvernement italien a jugé nécessaire que des Conférences d'un caractère officieux aient lieu entre ses délégués techniques et ceux de la Compagnie Jura-Simplon, dans le but d'examiner et de définir préliminairement les démarches à faire par la Compagnie pour obtenir la concession de la partie du tunnel à percer sur territoire italien, ainsi que pour étudier les questions se rapportant à la construction et à l'exploitation par une Compagnie étrangère d'un tronçon de chemin de fer sur ce territoire, et cela en ayant égard

aux lois italiennes et à la circonstance que ce tronçon devra se relier au réseau de la Compagnie de la Méditerranée. Le Gouvernement fédéral, ayant accepté ce mode de procéder, a fait connaître au Gouvernement italien que la Compagnie Jura-Simplon avait désigné pour prendre part à ces Conférences M. Ernest *Ruchonnet*, Président, et M. Jules *Dumur*, membre de la Direction de la Compagnie, auxquels sont adjoints comme représentants de l'Entreprise générale M. Alfred *Brandt* et M. le colonel Edouard *Locher*, ou M. Edouard *Sulzer* en cas d'empêchement de l'un d'eux.

De son côté, le Ministère des Travaux publics italien a désigné pour le représenter dans ces Conférences M. l'Ingénieur Commandeur Giuseppe *Colombo*, Député, M. l'Ingénieur Commandeur Antonio *Ferrucci*, Président de section du Conseil supérieur des Travaux publics, et M. l'Ingénieur Commandeur Mattia *Massa*, Directeur général des Chemins de fer de la Méditerranée, et a désigné Milan comme lieu de réunion de la Conférence, dont la date a été fixée au 25 février courant.

A la suite de ces accords, les Délégués ci-dessus se sont réunis le 25 février susdit à 15 heures; — M. *Brandt*, empêché par d'autres occupations, est remplacé par M. *Sulzer*.

M. *Colombo*, auquel a été conférée la présidence, comme premier Délégué italien, présente aux délégués suisses M. l'Ingénieur Leonida *Spreafico*, Inspecteur en chef des Chemins de fer, qu'il a chargé de remplir les fonctions de Secrétaire de la Conférence. Il est convenu d'un commun accord que, quel que soit le nombre des séances, il ne sera rédigé qu'un seul procès-verbal, dans lequel seront clairement, mais brièvement, indiqués tous les points mis en discussion et sur lesquels les délégués italiens et suisses ont échangé leurs vues.

Après les explications qui leur ont été fournies, les Délégués suisses ont reconnu que la Compagnie Jura-Simplon devra présenter, en conformité de la loi italienne du 20 Mars 1865 sur les Travaux publics, une demande de concession pour la construction et l'exploitation de la partie de la ligne comprise entre la frontière et l'aiguille d'entrée de la gare d'Iselle, du côté de la tête sud du grand tunnel.

Demande de  
concession.

Cette demande, qui comprendra les documents indiqués par l'art. 244 de la dite loi, devra être transmise au Gouvernement italien par l'intermédiaire du Gouvernement fédéral.

A cette demande devront être annexés des plans détaillés de la tête sud du tunnel et de tous les ouvrages temporaires et définitifs à construire sur territoire italien, pour que ces plans puissent être examinés soit au point de vue technique, soit au point de vue des intérêts militaires de l'Italie.

Les négociations nécessaires seront ensuite ouvertes entre les deux Gouvernements, pour la conclusion d'un traité entre la Suisse et l'Italie, concernant l'établissement et l'exploitation du chemin de fer du Simplon.

La concession impliquera l'engagement à prendre dans ce traité par le Gouvernement italien de construire le tronçon de la ligne d'accès entre Domodossola et la station d'Iselle, celle-ci y comprise.

Il est entendu que ce tronçon sera établi dans les conditions d'une ligne à grand trafic, c'est-à-dire



avec des courbes d'un rayon minimal de 300 m., des déclivités ne dépassant pas le 25 ‰, et dans des conditions permettant l'installation ultérieure d'une double voie.

Dans la demande de concession, et conformément aux engagements pris par elle à l'art. 12 de son contrat avec l'Entreprise générale, la Compagnie Jura-Simplon se propose de demander l'exemption des impôts et taxes en faveur de l'Entreprise.

Les Délégués italiens, après avoir indiqué la nature de ces impôts, ont fait connaître que, d'après la loi des travaux publics, les contrats de concession et ceux d'expropriation sont soumis à un droit d'enregistrement fixe, qui est ordinairement d'un franc.

La même loi admet également qu'on peut accorder, dans les actes de concession, l'introduction en franchise des fers et autres métaux ouvragés, des machines et des outils absolument nécessaires à la construction d'un chemin de fer. Le Ministre des Finances serait dès lors disposé à concéder ces faveurs, à l'exclusion de tous les objets de consommation, tels que explosifs, huiles, chaux, ciments, etc.

Sur l'observation des délégués de l'Entreprise que l'application des droits de douane et de l'impôt de fabrication des explosifs, notamment de la dynamite, constituerait pour elle une très lourde charge, de nature à altérer les bases essentielles de son forfait, les Délégués italiens reconnaissent toute l'importance de cette observation, sur laquelle le Gouvernement italien aura à se prononcer quand la demande d'exemption des taxes lui sera soumise. Il sera opportun, pour faciliter la solution de ces questions, que la Compagnie présente un état des objets pour lesquels elle demande la franchise douanière. La Compagnie aura également à déclarer que cette franchise sera limitée à la durée des travaux. Elle déclarera également vouloir se soumettre à toutes les conditions que le Gouvernement italien jugera utiles pour éviter les fraudes et garantir les intérêts de l'administration des douanes.

D'après la loi italienne, la concession de forces hydrauliques est soumise à une redevance de 3 fr. par cheval théorique et par an, redevance qui devrait être appliquée aux prises d'eau à établir dans le lit de la Cairasca ou de la Diveria. — Comme sur le territoire du Valais les concessions d'eau seront libérées de toute redevance, les Délégués suisses se proposent de demander l'exemption de la taxe ci-dessus. — Les Délégués italiens, sans prendre sous ce rapport aucun engagement, reconnaissent que la demande d'exemption peut être prise en considération, eu égard à l'emploi de ces concessions.

Quant à l'impôt sur le revenu net (*ricchezza mobile*) qui devrait être payé, pendant les travaux, par l'Entreprise générale, et ensuite par la Compagnie sur les bénéfices de l'exploitation de la ligne qui lui sera concédée sur territoire italien, et aux droits éventuels d'enregistrement sur les contrats faits par elles, les Délégués italiens déclarent qu'une exception à la loi générale ne pourrait être faite que par une autre loi, et que cette exception, dans ce cas spécial, leur paraît être justifiée.

Les Délégués italiens font aussi observer qu'une des conditions ordinaires des cahiers des charges est l'obligation de prendre pour le service des bureaux et des chantiers, pendant la cons-

truction, un certain nombre d'employés qui étaient au service de l'Etat comme personnel extraordinaire pour la construction des chemins de fer complémentaires.

Les Délégués suisses, tout en faisant leurs réserves à ce sujet, déclarent être disposés à occuper un nombre équitable d'employés de nationalité italienne.

L'art. 24 du cahier des charges pour le percement du grand tunnel prévoit que l'Entreprise devra créer une caisse de secours pour les ouvriers atteints de blessures ou de maladies, et pour leurs familles, et que les statuts de cette caisse devront être soumis à la Compagnie. Il est entendu que ces statuts, pour ce qui concerne la partie du tunnel sur territoire italien et les ouvriers italiens qui y seront employés, devront être également soumis au Gouvernement italien, comme cela est d'ailleurs prévu dans le même article.

Les Délégués italiens demandent que, de la frontière italienne à Brigue, la Compagnie Jura-Simplon ne puisse pas appliquer des tarifs plus élevés que ceux en vigueur sur le restant de son réseau.

Tarifs.

Les Délégués italiens font aussi observer, au sujet des tarifs, que, dans l'intérêt même du trafic par le Simplon, il convient d'écarter toute majoration, aussi bien sur les lignes d'accès que sur le parcours même du tunnel.

Les Délégués suisses reconnaissent que des arguments sérieux peuvent être invoqués en faveur des demandes qui précèdent et les justifier; mais, tout en déclarant qu'aucune majoration de tarif n'est appliquée actuellement sur les lignes du Jura-Simplon, ils réservent un examen plus approfondi de la question, spécialement en ce qui concerne le trafic des voyageurs.

Sous réserve des dispositions légales, et pour autant que celles-ci rendront la chose possible, les Délégués de la Compagnie Jura-Simplon sont disposés à adhérer à la demande des Délégués italiens d'accorder à l'Italie un droit équitable de représentation dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon.

Représentants  
de l'Italie  
dans le Conseil  
de la  
Compagnie.

L'exploitation de la ligne entre les deux gares de Brigue et de Domodossola devra être faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes; et, comme la Compagnie Jura-Simplon sera concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel, qui constituera la partie la plus importante de cette ligne, il est reconnu que la solution préférable sera de donner l'exploitation de la ligne entière jusqu'à Domodossola à cette Compagnie, sauf à déterminer par une Convention spéciale les conditions de l'exploitation sur le tronçon d'Iselle à Domodossola, qui sera construit par le Gouvernement italien.

Exploitation  
de la ligne  
entre Brigue et  
Domodossola.

Les Délégués du Gouvernement italien doivent cependant réserver à ce sujet l'avis des autorités militaires.

**Douanes.** Quant aux services de douane, les Délégués admettent que différentes combinaisons pourraient être adoptées, ainsi que cela se pratique dans diverses gares-frontière; mais ils jugent qu'une déclaration à ce propos serait prématurée, et que la question doit être réservée aux négociations qui auront lieu entre les deux Gouvernements.

Il est entendu que les déclarations contenues dans le présent procès-verbal ne constituent, ni d'une part, ni de l'autre, des engagements formels et définitifs liant les parties, ainsi que cela résulte d'ailleurs du caractère officieux des conférences.

Fait en double à *Milan*, le 28 février 1895.

**LES DÉLÉGUÉS SUISSES:**

**Ruchonnet.**  
**J. Dumur.**  
**Ed. Sulzer.**  
**Ed. Locher.**

**LES DÉLÉGUÉS ITALIENS:**

**G. Colombò.**  
**A. Ferrucci.**  
**M. Massa.**





PROCÈS-VERBAL  
DE LA  
CONFÉRENCE INTERNATIONALE ENTRE LES DÉLÉGUÉS  
DU  
GOUVERNEMENT ROYAL D'ITALIE ET DU CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
EN VUE DE LA CONCLUSION D'UN TRAITÉ INTERNATIONAL POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON  
TENUE A BERNE DU 4 AU 25 NOVEMBRE 1895

---

Première séance.

Lundi, 4 novembre 1895.

---

Présidence de M. **A. Lachenal**.

---

Les négociations relatives à la conclusion d'un traité entre le Royaume d'Italie et la Confédération suisse au sujet de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer par le Simplon ont été ouvertes au Palais fédéral, à Berne, le 4 novembre 1895, à quatre heures de l'après-midi.

Etaient présents:

Pour le Royaume d'Italie:

S. E. M. **A.** des Barons **Peiroleri**, Sénateur, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Royaume d'Italie près la Confédération suisse;

M. le Commandeur **A. Ferrucci**, Député au Parlement et Président de section du Conseil supérieur des Travaux publics.

Pour la Confédération suisse :

M. **J. Zemp**, Président de la Confédération, chef du Département fédéral des Chemins de fer ;  
M. **A. Lachenal**, Vice-président du Conseil fédéral, chef du Département fédéral des Affaires étrangères ;  
M. **E. Frey**, Conseiller fédéral, chef du Département militaire fédéral, remplaçant M. **Hauser**, Conseiller fédéral, chef du Département fédéral des Finances, empêché.

---

M. *Lachenal* déclare ouverte la Conférence. Il souhaite la bienvenue à MM. les Délégués du Gouvernement Royal, ces hôtes si distingués que la Suisse se fait un plaisir et un honneur de recevoir aujourd'hui. Il remercie cordialement le Gouvernement italien d'avoir accepté de discuter avec le Conseil fédéral le projet du traité pour le percement du Simplon. Nous pourrions attendre, dit-il, de cette magnifique entreprise, si tous les efforts engagés réussissent à la mener à bien, les résultats les plus favorables pour la prospérité des deux pays ; et c'est pourquoi nous espérons que, sans nous laisser rebuter par les difficultés de l'œuvre, nous en jetterons bientôt les bases solides, et que nous continuerons, en tant que le succès dépendra des deux Gouvernements, à travailler ensemble dans le meilleur esprit d'entente et d'harmonie.

Il donne connaissance des pouvoirs de la Délégation suisse et annonce que le Conseil fédéral l'a chargé de présider la Conférence, en mettant à sa disposition comme secrétaires M. **L. Murset**, secrétaire du Département fédéral des Chemins de fer, et M. **E. Ducommun**, secrétaire général du Jura-Simplon.

La Conférence prend acte de ces communications.

Les pouvoirs des Délégués italiens résultent de la communication faite officiellement par le Gouvernement italien au Conseil fédéral suisse en date du 25 octobre 1895.

M. le Commandeur *Ferrucci* déclare, au nom de la Délégation italienne, que le Conseil des ministres du Royaume d'Italie a accepté la conférence proposée par le Conseil fédéral suisse en vue de la conclusion d'un traité relatif au percement du Simplon, et que le Gouvernement italien est animé des meilleures intentions pour la réussite de cette grande œuvre internationale.

M. *Zemp*, Président de la Confédération, ne croit pas nécessaire d'ouvrir les délibérations par un exposé des faits qui ont provoqué la présente Conférence, attendu que la Délégation italienne, aussi bien que la Délégation suisse, est parfaitement au courant de tout ce qui se rapporte à la question du Simplon. Il tient cependant à constater que le projet actuel du Jura-Simplon tient compte des vœux exprimés par l'Italie lors des conférences techniques de juillet 1889. Le Conseil fédéral a déjà cru devoir établir ce fait lorsque, dans le courant de septembre 1894, il a informé le Gouvernement italien du résultat de l'expertise technique sur le projet de 1893, en l'avisant qu'il avait accepté ce projet et en le priant de le faire examiner de son côté, afin de pouvoir s'exprimer à cet égard et donner son approbation aux plans et au devis de l'entreprise. Dans une conférence préparatoire officieuse, tenue avant l'ouverture des négociations diplomatiques, sur la demande du Gouvernement italien, en février 1895, à Milan, les Délégués italiens ont reconnu que

le tracé prévu dans le projet de 1893 répond aux désirs exprimés par l'Italie dans la conférence tenue à Berne en 1889, et que ledit projet, sur lequel les experts s'étaient prononcés favorablement, peut servir dorénavant de base aux négociations pour la conclusion d'un traité entre les deux Etats relativement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.

M. Zemp constate aussi avec beaucoup de satisfaction l'attitude toute bienveillante du Gouvernement italien.

Enfin, il explique que ce n'est pas le Conseil fédéral suisse qui se charge d'exécuter le percement du Simplon, mais que c'est la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à laquelle le Conseil fédéral prête son concours actif, en entrant avant tout en négociations, comme représentant de la souveraineté territoriale, avec le Gouvernement italien pour le règlement des rapports internationaux.

Relativement à la marche des délibérations, M. le Président de la Confédération pense qu'il convient que la Conférence discute d'abord le projet de traité, puis le projet de convention pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à travers le Simplon, depuis la frontière jusqu'à Iselle, y compris le cahier des charges qui y est annexé, après quoi elle prendrait connaissance des arrangements conclus entre la Compagnie Jura-Simplon et l'entreprise. Il exprime l'espoir que la Conférence réussira à amener un entente complète sur tous les points et à assurer ainsi l'exécution d'une œuvre si importante pour les deux pays.

La *Délégation italienne* estime qu'il y a lieu de discuter d'abord parallèlement le traité et la convention, qui sont, il est vrai, en connexion intime, mais doivent être examinés à des points de vue différents; à cet effet, la Conférence, dont les séances se tiendront l'après-midi, s'occuperait du traité, tandis que dans le courant de la matinée la Délégation italienne chercherait à se mettre d'accord avec la Direction du Jura-Simplon sur la convention et le cahier des charges; la convention ainsi revue serait soumise à la Conférence aussitôt après la clôture des délibérations sur le traité.

La Délégation italienne propose aussi que le débat sur les art. 11, 12 et 13 du traité, qui renferment les clauses financières, soit renvoyé à la fin de la discussion sur les autres articles du traité et sur la convention.

La Conférence adopte ces diverses propositions.

---

On passe, en conséquence, à la discussion article par article du projet de **traité entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola**, projet communiqué au Gouvernement italien par l'entremise de la Légation suisse à Rome le 9 juillet 1895.

**Le titre et le préambule** sont admis, sous réserve de l'alternat diplomatique.

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Adopté sans observations.

**Art. 2.** — La *Délégation italienne* propose de substituer aux mots: « ligne d'accès du côté nord » et « ligne d'accès du côté sud », qui ne répondent pas à l'orientation exacte du tunnel, les mots: « ligne d'accès du côté nord-ouest » et « du côté sud-est », à moins qu'on ne dise: « du côté de la Suisse » et « du côté de l'Italie ». Elle ne maintient pas cette proposition, la *Délégation suisse* ayant fait observer que, dans cet article comme dans les suivants, l'expression de « côté sud » et « côté nord » désigne d'une manière générale le versant sud et le versant nord des Alpes, sans préjudice de l'orientation effective du tunnel.

**Art. 3.** — M. le Commandeur *Ferrucci* demande si la concession de la ligne sur territoire suisse a été accordée au Jura-Simplon, comme semblent l'indiquer les mots: « concession qu'il accorde ».

La *Délégation suisse* explique que la concession pour le chemin de fer du Simplon date du 24 septembre 1873 et qu'elle a été plusieurs fois renouvelée, mais qu'une nouvelle prolongation entraînera peut-être quelques changements lors de l'adoption de la justification financière, de sorte que l'expression de « . . . concession qu'il accorde » répond le mieux possible à l'état de choses actuel.

La *Délégation italienne* se déclare satisfaite.

Sur la proposition de M. le Commandeur *Ferrucci*, les mots: « la première aiguille » sont remplacés par ceux de « l'aiguille d'entrée ».

**Art. 4.** — La *Délégation italienne* confirme que son Gouvernement est disposé à prendre l'engagement prévu dans cet article, quant à la construction de la ligne d'accès sud, d'autant plus que la ligne Novare-Gozzano-Domodossola a été désignée déjà par la loi du 27 juillet 1879 comme « ligne d'accès au Simplon », en prévision de la construction de la grande galerie.

A la fin de cet article, on dira, comme à l'article précédent, « l'aiguille d'entrée » au lieu de « la première aiguille ».

**Art. 5.** — Sur la proposition de M. le Commandeur *Ferrucci*, la Conférence constate que par « plans généraux » on entend les documents suivants :

1. Plan de situation 1 : 50,000
2. Profil en long 1 : 50,000  
les hauteurs au 1 : 1000
3. Profils normaux 1 : 50
4. Profils en travers des galeries de base 1 : 50 et 1 : 100
5. Niches, chambres et galeries de direction 1 : 50.

**Art. 6.** — Sur la proposition de M. le Commandeur *Ferrucci*, on substitue au mot « remplir » les mots « être établies selon ».

La *Délégation italienne* explique que les autorités de son pays espèrent qu'on pourra construire la ligne d'accès avec une déclivité de moins de 25 ‰, mais qu'il est bon qu'on en reste pour le moment au chiffre maximum prévu dans le traité.

**Art. 7.** — Sur la proposition de M. le Commandeur *Ferrucci*, on substitue aux mots « projets relatifs à la construction » les mots « projets de construction ».

A propos du 2<sup>me</sup> alinéa de cet article, la *Délégation italienne* fait observer que la surveillance des travaux dans le tunnel ne devrait pas être réservée à un seul des deux Etats contractants, mais qu'il conviendrait de donner aussi un droit d'inspection au Gouvernement italien. Elle propose, en conséquence, d'ajouter à l'article 7 la disposition suivante :

« Le Gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux. »

La Conférence adopte cette adjonction.

**Art. 8.** — Adopté sans observations.

**Art. 9.** — La *Délégation italienne* exprime l'avis que dans les questions à trancher par le Gouvernement fédéral quant à la construction de la grande galerie, il conviendrait que le Gouvernement italien fût appelé à émettre son avis, et elle propose d'ajouter à l'article 9 la réserve suivante :

« toutefois sur le préavis des délégués techniques italiens, si ces questions concernent les travaux sur territoire italien. »

La *Délégation suisse* déclare adopter cette proposition. Elle part de l'idée que les délégués techniques italiens, lorsqu'ils désireront procéder à des inspections, s'entendront avec leurs collègues suisses pour se rendre sur les lieux et inspecter en commun le tunnel et les travaux.

La *Délégation italienne* est d'accord.

**Art. 10.** — Au sujet des délais de construction, M. le Conseiller fédéral *Frey* émet l'avis qu'on devrait introduire dans l'article 10 une disposition selon laquelle les deux Gouvernements contractants s'engageraient à ce que les lignes d'accès fussent achevées en tout cas en même temps que la grande galerie.

La *Délégation italienne* estime que le texte de l'article 10 est suffisant, et qu'on ne pourrait pas déranger à nouveau le plan d'exécution des travaux sur la ligne d'accès italienne quand, après 2 ans, on aura définitivement fixé le délai d'achèvement de toute l'entreprise.

La proposition de M. le Conseiller fédéral *Frey* est réservée pour une discussion ultérieure.

La séance est levée à 6 heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.



## Deuxième séance.

Mardi, 5 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents tous les Délégués qui ont pris part à la première séance.

La discussion sur le projet de traité continue.

Conformément à une décision prise hier, les art. 11, 12 et 13 sont réservés à une discussion ultérieure.

**Art. 14.** — Sur la proposition de la *Délégation italienne* et d'un commun accord, les mots « uniront leurs efforts », au commencement de cet article, sont remplacés par l'expression « s'entendront ». En outre, on intercale, sur la proposition de la même délégation, les mots « de toute espèce » après les mots « des objets postaux ».

**Art. 15.** — La *Délégation italienne* fait observer, à propos de cet article, que dans la Conférence préparatoire de Milan on a déjà admis, par des raisons d'ordre pratique, qu'il serait opportun de confier à la Compagnie Jura-Simplon l'exploitation de la ligne jusqu'à Domodossola, mais que, s'il doit y avoir un engagement formel à cet égard dans le sens de l'art. 15 du traité, il conviendrait d'introduire dans la concession italienne les bases essentielles du contrat spécial d'exploitation sur lesquelles le Gouvernement italien et la Compagnie Jura-Simplon auront à se mettre d'accord.

Sous cette réserve, la *Délégation italienne* approuve la teneur de l'art. 15.

**Art. 16.** — La *Délégation italienne* estime qu'il est nécessaire de donner aux deux Gouvernements intéressés une influence sur l'établissement des tarifs directs prévus au premier alinéa de cet article, afin qu'ils puissent sauvegarder les intérêts du trafic. A cet effet, elle propose d'ajouter au premier alinéa la disposition suivante :

« Ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les Gouvernements des deux pays. »

La *Délégation suisse* ne soulevant aucune objection, cette adjonction est adoptée.

A propos du second alinéa, où il est dit que les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées sur les bases de la concession suisse pour tout le parcours de Brigue à Iselle, par conséquent aussi sur le territoire italien, la *Délégation italienne* fait observer que cette disposition implique une concession de son Gouvernement, en ce sens que ce dernier renonce à percevoir l'impôt sur les transports entre le milieu de la grande galerie et la gare d'Iselle. Elle demande ce que l'on entend par « bases de la concession suisse ».

Après discussion, la *Délégation suisse* se déclare prête à fournir dans la prochaine séance les renseignements demandés touchant les bases des tarifs d'après la concession suisse.

En outre, la *Délégation italienne* exprime le vœu que, si des changements venaient à se produire dans la composition du réseau du Jura-Simplon et que ces changements exerçassent une influence sur la situation de la Compagnie vis-à-vis du Simplon, ils fussent soumis à l'approbation préalable des Gouvernements des deux pays. Elle propose, en conséquence, une disposition ainsi conçue :

« La Compagnie Jura-Simplon ne pourra se fusionner avec d'autres Compagnies, ni acquérir d'autres lignes ou se charger de l'exploitation de lignes en dehors de celles qu'elle exploite actuellement, ni céder à d'autres Compagnies des lignes qui composent son réseau, sans le consentement des Gouvernements des deux pays. »

La *Délégation suisse* déclare ne pouvoir accepter cette adjonction, qui donnerait à l'Italie un droit d'ingérence dans les affaires intérieures du réseau des chemins de fer suisses, notamment pour le cas où il conviendrait à la Confédération de racheter les voies ferrées sur son territoire.

Il est présenté une autre rédaction sur le même objet dans la forme suivante :

« Toute modification à l'état de choses actuel, quant à la composition du Jura-Simplon, qui affecterait la partie de la ligne située sur territoire italien sera soumise à l'approbation des deux Gouvernements. »

Cette rédaction n'est pas non plus adoptée, bien que la Délégation suisse admette le droit du Gouvernement italien d'intervenir au cas où le propriétaire de la ligne sur son territoire viendrait à changer.

Après un long débat, on admet qu'une réserve constatant ce droit d'intervention sera introduite dans la convention à intervenir entre le Gouvernement d'Italie et la Compagnie Jura-Simplon.

La *Délégation italienne* propose, en outre, une adjonction à l'art. 16 ainsi conçue :

« Le Gouvernement suisse consent à ce qu'un nombre équitable de membres à la nomination du Gouvernement italien fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon, dès la ratification du présent traité. »

A l'appui de cette proposition, elle fait observer qu'en se chargeant de l'exploitation de la partie du tunnel située sur territoire italien, ainsi que de la ligne jusqu'à Domodossola, le Jura-Simplon devient en partie une Compagnie italienne, dans l'administration de laquelle le Gouvernement d'Italie a le droit de réclamer une représentation, d'autant plus qu'il est représenté dans l'administration de la Compagnie du Gothard, dont le réseau est entièrement sur territoire suisse.

La *Délégation suisse*, tout en reconnaissant en principe le bien fondé de cette demande, exprime l'avis qu'elle ne saurait faire l'objet d'une disposition du traité, parce que, si le réseau du Jura-Simplon venait à être racheté par la Confédération, le Gouvernement italien pourrait s'appuyer sur cette disposition pour revendiquer une représentation dans l'administration des chemins de fer suisses, ce qui ne saurait être accordé, eu égard au caractère essentiellement *national* de la nouvelle administration.

La *Délégation italienne* ne croit pas qu'il y ait lieu de craindre une semblable immixtion, attendu que le texte même de l'adjonction proposée indique qu'il s'agit de l'administration d'une Compagnie privée et non de celle d'un chemin de fer d'Etat, et que d'ailleurs, si la Confédération suisse venait à racheter le réseau du Jura-Simplon, il faudrait bien toujours qu'elle prit des arrangements avec le Gouvernement italien au sujet du transfert de la concession pour la partie italienne de la ligne, ce qui lui fournirait l'occasion de faire prévaloir son point de vue.

Néanmoins, la *Délégation italienne* est disposée à faire insérer dans le procès-verbal une déclaration portant que l'adjonction qu'elle propose quant à une représentation dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon ne s'applique pas au cas où le réseau de cette Compagnie deviendrait un chemin de fer d'Etat. Elle consent aussi, sur l'idée émise par M. le *Président*, à substituer aux mots « à la nomination » les mots « sur la présentation ».

En présence de cette déclaration, la *Délégation suisse* ne fait pas d'opposition à la clause proposée par la *Délégation italienne*.

Les art. 17 et 18 sont adoptés sans opposition.

**Art. 19.** — M. le Commandeur *Ferrucci*, satisfaisant à une observation du Ministère italien des Finances, propose pour la deuxième phrase la rédaction suivante, empruntée au traité de commerce entre la Belgique et l'Allemagne:

« Notamment les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ou qui y transitent, ne seront pas traités, sous le rapport des prix de transport ou de l'expédition, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire respectif ou qui y circulent à l'intérieur. »

La *Délégation suisse* ne s'oppose pas en principe à l'adoption de cette disposition, mais elle se réserve d'examiner de plus près la rédaction proposée.

**Art. 20.** — Pas d'observations.

**Art. 21.** — La *Délégation italienne* annonce que l'administration douanière d'Italie trouve trop vague le deuxième alinéa de cet article et demande qu'on ajoute après le mot « pourvu » les mots: « que les colis arrivent en wagon plombé suivant les règlements en vigueur, qu'au lieu, etc. ».

La *Délégation suisse* désirant prendre à ce sujet l'avis de l'administration fédérale des douanes, cette question est ajournée à la prochaine séance.

**Art. 22.** — Adopté sans changement.

**Art. 23.** — Afin d'éviter une contradiction avec l'art. 9 du cahier des charges, qui applique au service postal les dispositions prescrites sur le réseau de la Méditerranée, à teneur du cahier des charges joint à la loi du 27 avril 1885, n° 3048, M. le Commandeur *Ferrucci* propose de rédiger comme suit le premier alinéa:

« 1° transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux gouver-

nements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges.»

La *Délégation suisse* propose d'ajourner cette question à la prochaine séance, afin qu'elle puisse consulter à ce sujet l'administration des postes suisses. Admis.

D'un commun accord, on ajoute aux mots « chemin de fer » les mots « entre Brigue et Domodossola », et au chiffre 2 on supprime les mots « leur laisser ».

**Art. 24.** — La *Délégation italienne* propose qu'on mentionne non seulement les installations télégraphiques, mais encore les installations téléphoniques.

La *Délégation suisse* ne croit pas qu'on installe simultanément le télégraphe et le téléphone; néanmoins, on ajoute au premier alinéa « et des téléphones », au deuxième alinéa « et des téléphones », au troisième alinéa « et téléphoniques ».

**Art. 25.** — La *Délégation italienne* est d'avis que les circonstances feront très probablement accepter la station de Domodossola comme station internationale unique; elle peut néanmoins accepter, sur la proposition de la *Délégation suisse*, que cette question soit réservée à une décision ultérieure.

**Art. 26.** — Aux mots « ratifié dès qu'il aura été approuvé par le Parlement italien et par l'Assemblée fédérale », on substitue les mots: « soumis à l'approbation du Parlement italien et de l'Assemblée fédérale ».

---

La séance est levée à 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

### Troisième séance. Mercredi, 6 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures de l'après-midi.

Les procès-verbaux des deux premières séances ont été rédigés en allemand et en français. Ils sont lus en français et sont approuvés avec quelques modifications.

La Conférence reprend ensuite la discussion sur les dispositions ajournées dans la séance d'hier.

**Art. 10.** — M. le *Président* annonce que la Délégation suisse abandonne son amendement à l'art. 10, afin de satisfaire au vœu de la Délégation italienne, en ce sens toutefois que la nouvelle détermination du délai maximum de 8 ans pour l'achèvement des travaux, prévue dans la dernière phrase du 1<sup>er</sup> alinéa de cet article, ne pourra avoir pour résultat qu'une réduction de ce délai, et, en outre, que les deux Gouvernements feront leur possible pour que les deux lignes d'accès soient achevées en même temps que la grande galerie.

**Art. 16.** — M. le *Président* informe que la Délégation suisse accepte l'adjonction proposée par la Délégation italienne au 1<sup>er</sup> alinéa de cet article.

Relativement aux bases des tarifs de la concession suisse, prévues au 2<sup>e</sup> alinéa, et au sujet desquelles la Délégation italienne a demandé des renseignements, M. le *Président* explique que les taxes de la ligne du Simplon sont fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889 approuvant le transfert des concessions de la S.-O.-S. et du J.-B.-L., ainsi que du Berne-Lucerne, à la Compagnie Jura-Simplon, lequel arrêté stipule à son chiffre IV ce qui suit:

« Pour l'ensemble des lignes à voie normale de la nouvelle Compagnie, les tarifs seront, tant pour la forme que pour le fond, établis sur une base uniforme. Les taxes ne doivent pas, en général, être plus élevées que celles qui sont perçues actuellement sur le réseau des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne.

« Toutes les prescriptions de tarif se rapportant aux lignes à voie normale des réseaux fusionnés seront abrogées dès que les nouveaux tarifs, dont l'approbation est réservée au Conseil fédéral, seront arrêtés. »

Les bases de taxes du Jura-Simplon fixées comme il est dit ci-dessus sont les suivantes:

Voyageurs: Par km. I<sup>re</sup> classe 10.4 cts., II<sup>e</sup> 7.3, III<sup>e</sup> 5.2; 20 % de rabais pour les billets aller et retour.

Bagages: 5 cts. par km. et par 100 kg.

Marchandises: Par km. et 100 kg. grande vitesse 3.4 cts.

Petite vitesse: Classe la plus élevée 1.7	} plus la taxe d'expédition.
Classe la plus basse 0.5	

La *Délégation suisse* ne s'oppose pas à ce qu'on introduise dans le traité une disposition qui assure au Gouvernement italien une représentation dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon, la Délégation italienne ayant consenti à l'insertion au procès-verbal de sa déclaration d'après laquelle, si le réseau du Jura-Simplon venait à être racheté par la Confédération suisse, il ne pourrait plus être question d'une représentation du Gouvernement italien dans l'administration des chemins de fer de l'Etat suisse.

La *Délégation italienne* est d'accord.

**Art. 19.** — M. le *Président* propose la nouvelle rédaction suivante de cet article:



« Sur tout le parcours, il ne sera fait de différence entre les habitants des deux Etats ni quant au mode et au prix de transport, ni quant au temps et au mode de l'expédition. A cet effet, les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre ou qui y transitent ne seront traités, sous aucun rapport, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire ou qui circulent à l'intérieur. »

Cette rédaction est adoptée.

**Art. 21.** — Au nom de l'administration des douanes suisses, M. le Conseiller fédéral *Frey* propose de rédiger comme suit le 2<sup>e</sup> alinéa de cet article:

« Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux situés à la frontière, et cela aux conditions ci-après:

- 1<sup>o</sup> Les wagons complets, ainsi que les colis isolés, seront sans exception mis sous fermeture douanière par le bureau de douane frontière;
- 2<sup>o</sup> La dite facilité ne pourra être accordée que pour les marchandises et bagages destinés à une localité où se trouve un bureau de douane muni des compétences nécessaires;
- 3<sup>o</sup> Il sera en outre exigé, d'une manière générale, qu'il soit satisfait aux prescriptions des lois et règlements en vigueur sur la matière;
- 4<sup>o</sup> Les envois de marchandises dont la visite douanière est jugée nécessaire ailleurs, dans certains cas, par des dispositions législatives ou réglementaires, sont exclus des facilités stipulées ci-dessus. »

Cette proposition est adoptée.

**Art. 23.** — L'administration des postes suisses n'ayant pas encore pu se prononcer sur les modifications proposées par la Délégation italienne, la discussion à ce sujet est renvoyée à une prochaine séance.

**Art. 25.** — Sur la proposition de M. le *Président*, les mots « pour autant que » sont remplacés par les mots: « en tant que ».

---

La séance est levée à 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

## Quatrième séance.

Jeudi, 7 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 3 heures de l'après-midi.

Sont présents tous les Délégués, sauf M. le Conseiller fédéral *Frey*, qui s'est fait excuser pour affaires d'office urgentes.

Ont été convoqués, à la demande de la Délégation italienne, et assistent à la séance M. E. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. J. *Dumur*, membre de cette Direction.

La Conférence décide de revenir sur l'art. 25 du projet de traité.

**Art. 25.** — M. le *Président* expose que le traité de commerce de 1892 contient dans son art. 9 le principe que des bureaux-frontière seront maintenus dans les principales avenues des routes qui relient la Suisse et l'Italie, bureaux dûment et suffisamment autorisés à percevoir les droits de douane et à faire les opérations relatives au transit sur les routes qui seront reconnues comme voies de transit. La même stipulation figurait déjà dans l'ancien traité. L'Italie n'a pas toujours compris cette stipulation dans le sens que les dites douanes doivent dédouaner toute espèce de marchandise. En effet, avant la conclusion du traité de commerce actuel, la douane italienne de Chiasso-stazione n'avait pas la compétence de dédouaner les filés de coton et différentes autres marchandises; en conséquence, les envois de ce genre devaient être introduits par Luino ou par Como, à moins qu'il n'y eût un bureau de douane au lieu de destination en Italie, autorisé à faire les opérations en question. Il a fallu introduire une disposition spéciale dans le protocole final du traité de commerce de 1892 pour assurer l'exécution de l'art. 9 quant aux filés de coton amenés à Chiasso par chemin de fer. Afin d'éviter que des difficultés du genre indiqué ne se reproduisent sur la route du Simplon, il est de la plus haute importance d'établir doré et déjà, pour cette route, le principe que le ou les bureaux de douane à créer aux deux extrémités de la ligne seront compétents pour le dédouanement et pour les opérations de transit de toutes espèces de marchandises, et cela dans l'intérêt du développement et de la continuité du trafic sur la nouvelle route à créer.

M. le *Président* propose en conséquence d'ajouter à cet article un alinéa ainsi conçu:

« Toutefois il est entendu doré et déjà que le ou les bureaux de douane situés aux deux extrémités de la ligne à créer seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement et le transit de toute espèce de marchandise. »

La *Délégation italienne* se réserve de prendre, au sujet de cette adjonction, des instructions auprès de son Gouvernement.

**Art. 23.** — Les délibérations sont reprises sur l'art. 23, qui avait été réservé.

M. *Zemp* demande à la Délégation italienne des éclaircissements sur les prescriptions appliquées au réseau de la Méditerranée touchant les transports postaux, prescriptions qui, d'après la rédaction proposée par cette Délégation pour le chiffre 1, en connexion avec l'art. 9 du cahier des charges, trouveraient aussi leur application à la partie de la ligne située sur territoire suisse (Brigue-frontière italienne).

La *Délégation italienne* donne lecture du texte des dispositions dont il s'agit. Comme ces prescriptions se trouvent en général conformes à celles qui sont en vigueur en Suisse, M. le Président *Zemp* ne fait, au point de vue de l'administration fédérale des postes, aucune objection à ce que la rédaction présentée par la Délégation italienne soit acceptée. Cette rédaction est adoptée dans la teneur suivante :

« 1<sup>o</sup> transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux gouvernements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges. »

---

Sur le désir exprimé par la *Délégation italienne*, il est ensuite donné lecture du Contrat passé le 20 septembre 1893 entre la Compagnie Jura-Simplon et la Société d'entreprise, ainsi que du Cahier des charges de même date annexé au dit contrat ; MM. les Directeurs *Ruchonnet* et *Dumur* fournissent les explications nécessaires sur ces deux pièces à mesure qu'elles sont demandées.

---

Après cette lecture, la Conférence passe à l'examen du projet de **Convention entre le Gouvernement italien et le Jura-Simplon, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse à Iselle.**

La *Délégation italienne* précise sa mission relative à ce projet en ce sens qu'elle ne peut que discuter ce dernier en vue d'arriver à une entente, mais qu'elle n'est pas compétente pour le conclure et le signer, cette compétence appartenant au Ministère de S. M. le Roi d'Italie, auquel le Jura-Simplon aura à s'adresser à cet effet.

Dans le préambule de la convention, 3<sup>e</sup> alinéa, il est dit que la concession est accordée pour une durée de 99 ans. M. le Commandeur *Ferrucci* fait observer à cette occasion qu'en Italie les concessions de chemins de fer ne sont accordées que pour 90 ans, mais que le Gouvernement italien consent à accorder, pour la ligne du Simplon, une durée exceptionnelle de 99 ans.

**Art. 1<sup>er</sup>.** — M. le Commandeur *Ferrucci* expose que cet article, de même que la convention elle-même, ne fait aucune mention du transfert de l'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola au Jura-Simplon, mais que, eu égard à l'art. 15 du traité, l'Italie tient à ce que les bases essentielles du contrat d'exploitation à intervenir soient déjà fixées dans la présente Convention. La Délégation italienne propose, en conséquence, d'ajouter à l'art. 1<sup>er</sup> un article 1<sup>bis</sup> de la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>bis</sup>.** — L'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola sera faite par la Compagnie Jura-Simplon d'après les conditions d'une convention spéciale, prenant pour base le paiement, de la part de la Compagnie, au Gouvernement italien, propriétaire de la ligne, d'une redevance annuelle du % du produit brut, jusqu'à fr. 40,000 par kilomètre, et de % sur le surplus, outre une redevance spéciale pour l'usage de la gare de Domodossola, qui appartient à la ligne Novare-Domodossola. Le service des trains se fera généralement avec le matériel roulant de la Compagnie et en service cumulatif avec celui de la Méditerranée. Le personnel de la voie et des stations devra être entièrement italien, ainsi que la moitié au moins de celui des trains et de la traction. »

La Délégation italienne part de la supposition que la Compagnie Jura-Simplon formulera de son côté les dispositions desquelles elle croirait devoir faire dépendre l'approbation de la convention elle-même.

M. *Ruchonnet*, président de la Direction, répond que le Jura-Simplon est d'accord sur ce point avec la Délégation italienne. Il estime, comme cette dernière, qu'il convient de fixer déjà dans la présente convention les bases essentielles du contrat d'exploitation. Il ajoute que le Jura-Simplon n'est pas en mesure de se prononcer dès maintenant sur les chiffres mis en perspective ou d'en formuler lui-même, attendu qu'il ne possède pas encore les renseignements indispensables.

Au point de vue de la rédaction, on supprime, au 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, les mots « et à faire exploiter », qui deviennent inutiles si l'on adopte l'art. 1<sup>bis</sup> proposé par la Délégation italienne.

On remplace en outre, à la fin du même alinéa, les mots « celui du » par le mot « le ».

Comme il n'y a pas accord entre la Délégation italienne et la Compagnie sur le fond de l'art. 1<sup>bis</sup>, la discussion sur cet article est ajournée, afin de réserver le temps nécessaire à des négociations ultérieures.

**Art. 2.** — Au préambule de cet article, on supprime les mots: « au concessionnaire, respectivement à son entreprise générale » et on les remplace par les mots: « à la Compagnie ».

Le *chiffre 1* est réservé et sera mis en délibération en même temps que les articles du projet de traité qui se rapportent aux questions financières.

Le *chiffre 2* est supprimé d'un commun accord, sur l'observation faite par M. le Commandeur *Ferrucci* que l'idée qu'il renferme est déjà réglée par le 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 16 du traité.

*Chiffre 3.* (Nouveau chiffre 2.)

M. le Commandeur *Ferrucci* propose la rédaction suivante:

« L'utilisation gratuite des forces hydrauliques, soit comme force motrice, soit pour l'éclairage électrique, soit pour tout autre usage, nécessaire à la construction et à l'exploitation du grand tunnel, en conformité des dispositions de la loi en vigueur pour la concession des eaux publiques et des règlements y relatifs ».

Les *Représentants de la Compagnie* ne font pas opposition à cette rédaction, qui est adoptée.

*Chiffre 4 du projet.* La *Délégation italienne* propose de remplacer ce chiffre par les dispositions suivantes:

« 3° L'exemption des droits d'entrée sur les instruments, les machines, les ustensiles et, en général, sur tout le matériel qui sera employé dans les travaux de construction comme instrument ou moyen d'exécution et pour les installations y relatives, à la condition qu'à l'achèvement des travaux le matériel qui ne sera pas utilisé pour l'exploitation soit réexporté ou que la Compagnie concessionnaire en paie les droits d'entrée dont il sera susceptible dans l'état où il se trouvera.

« Seront également exemptés des droits d'entrée les matériaux de construction, les rails et leurs accessoires pour la construction de la voie définitive de la partie de la ligne sur le territoire italien. Les explosifs et leurs accessoires qui seront employés dans les travaux de construction seront exemptés également, soit des droits d'entrée, soit de l'impôt de fabrication.

« Néanmoins, à conditions égales, la Compagnie devra préférer l'industrie nationale italienne. Quant aux rails et à leurs accessoires, les conditions seront considérées comme égales quand le prix des produits italiens ne dépassera pas les prix offerts par l'industrie étrangère augmentés des frais de transport jusqu'au chantier d'Iselle et du % de ces mêmes prix.

« Pour les explosifs et leurs accessoires, l'égalité de conditions aura lieu lorsque les prix offerts par l'industrie étrangère, augmentés de % pour la poudre de mine et de % pour la dynamite et les explosifs, ne dépasseront pas ceux offerts par les fabriques italiennes.

« Quand il sera démontré, ensuite d'enchères régulières, que les produits italiens ont des prix qui dépassent les limites ci-dessus indiquées, le Gouvernement autorisera l'introduction en franchise des fournitures de rails, d'explosifs et de leurs accessoires que la Compagnie fera à l'étranger. A défaut de cette autorisation, l'importation de ces fournitures sera soumise au paiement des droits de douane suivant les tarifs en vigueur. Pour jouir de ces exemptions, la Compagnie se soumettra aux mesures que le Gouvernement italien jugera utiles en vue d'éviter les fraudes et de garantir les intérêts de l'administration des douanes. »

Afin de préciser la portée de ces dispositions, M. le Commandeur *Ferrucci* communique le montant des droits de douane et de fabrication qui frappent les matériaux dont il s'agit à leur entrée en Italie, et il ajoute que pour pouvoir déterminer les chiffres laissés en blanc dans la rédaction ci-dessus, il sera nécessaire d'entendre les entrepreneurs au sujet des prix et des frais de transport qui servent de base à leurs calculs.

Les *Représentants de la Compagnie* déclarent ne pouvoir accepter cette disposition; ils se prononcent contre la tendance qu'elle manifeste, aussi bien que contre la manière dont on songe à protéger l'industrie italienne aux dépens de l'œuvre internationale projetée.

La réserve relative aux explosifs atteint une des bases sur lesquelles reposent les calculs de l'Entreprise, ce qui pourrait décider celle-ci ou à se retirer ou à exiger une élévation de la somme à forfait pour laquelle elle s'est engagée à percer le tunnel. Celle qui se rapporte aux rails charge directement la Compagnie, au profit de l'industrie italienne, d'une surtaxe injustifiée, et entraîne une augmentation notable des frais de construction.

Eu égard à la différence de vues qui se produit entre la Délégation italienne et les représentants de la Compagnie, on ajourne la discussion sur ce chiffre 3.



La *Délégation italienne* propose, en outre, une disposition ainsi conçue, qui remplacerait aussi une partie de l'art. 3 :

« 4° Seront soumis à un droit fixe de 1 franc l'enregistrement :

a) De l'acte de concession pour la construction et l'exploitation de la ligne ;

b) De l'acte de constitution de la Compagnie concessionnaire ;

c) Des actes par lesquels la Compagnie a adjugé ou adjudgera la construction de la ligne et de ses dépendances sur le territoire italien, soit à forfait, soit à prix unitaires. Egalement les actes concernant l'expropriation des terrains et autres biens-fonds motivée par la construction du chemin de fer seront soumis au droit fixe de 1 franc par acte.

« 5° Pour le paiement de l'impôt sur le revenu mobilier (*ricchezza mobile*), eu égard aux risques de l'œuvre grandiose du grand tunnel, le revenu industriel de l'entreprise générale de la Compagnie pendant la période de la construction sera établi sur la base du 6 % du prix à forfait de la partie comprise dans le territoire italien qui sera déterminé, au commencement des travaux, par le Ministre des Travaux publics. Cet impôt sera perçu de la Compagnie pendant 8 ans, à partir du commencement des travaux, et pour chaque année il sera payé la huitième partie de l'impôt dû, comme ci-dessus, sur le revenu industriel total, en conformité de la loi du 22 juillet 1894.

« Les concessions et faveurs des n<sup>os</sup> 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliqueront aussi bien, en tant qu'il y aura lieu, à la construction du premier tunnel qu'à celle éventuelle du second, avec cette différence que le paiement de l'impôt sur le revenu mobilier sera perçu en cinq années. »

Les *Représentants de la Compagnie* se prononcent aussi contre cette adjonction. Ils repoussent en particulier la disposition du chiffre 5, dans laquelle ils voient une nouvelle charge pour l'Entreprise, qui ne l'acceptera pas sans exiger une élévation de la somme du forfait.

En outre, on ne mentionne aucun allègement pour la période d'exploitation, de sorte que la Compagnie tomberait sous le coup de toutes les taxes et de toutes les redevances quelconques que la législation italienne jugerait à propos de lui imposer. La demande de la Compagnie d'être exonérée de ces charges, tout au moins dans une certaine mesure, semble justifiée. Sur le territoire suisse, le canton du Valais, désireux de faciliter le plus possible le percement du Simplon, n'a pas fait de difficultés pour exempter la Compagnie, sur sa demande, de tous impôts et de tous droits, et d'étendre même cette exemption à la ligne déjà construite de Brigue à St-Gingolph. Si l'Italie n'accorde aucun allègement de ce genre, il s'agira de savoir si les actionnaires du Jura-Simplon se montreront encore disposés à prendre à leur charge les risques d'une pareille entreprise.

La *Délégation italienne* fait observer que l'impôt du revenu (*ricchezza mobile*) qu'aura à payer la Compagnie Jura-Simplon, respectivement l'Entreprise, pendant la période de construction, peut être calculé d'avance, qu'il a été modéré et réduit à un chiffre notablement inférieur à ce qu'il serait si l'on appliquait les bases habituelles. D'après un calcul approximatif, il s'élèverait à fr. 128,000 à répartir sur 8 années.

Pour la période d'exploitation, le Gouvernement italien ne pourrait pas donner au Jura-Simplon une position plus favorable que celle qui est faite aux Compagnies italiennes. Du reste,

il ne s'agit guère ici que de l'impôt foncier, établi sur les bases modérées que détermine la disposition de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les travaux publics et qui ne peuvent subir aucun changement par la suite. Il ne saurait être question d'une autre imposition sous la forme d'une taxe des revenus, car, d'après les principes en vigueur, c'est en définitive le porteur du coupon qui est atteint par cette taxe.

Eu égard au défaut d'entente sur ces différents points entre la Délégation italienne et les Représentants de la Compagnie, la discussion sur les chiffres 4 et 5 est ajournée, et la séance est levée à 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

### Cinquième séance.

Samedi, 9 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Présents: tous les Délégués, plus MM. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et *Dumur*, membre de cette Direction.

Les procès-verbaux de la 2<sup>e</sup>, de la 3<sup>e</sup> et de la 4<sup>e</sup> séance sont lus et approuvés avec quelques modifications de détail.

La discussion sur la Convention pour la concession italienne est reprise.

**Art. 2. — Chiffre 3 (nouveau).**

La *Délégation italienne* déclare qu'ensuite de nouveaux pourparlers avec la Compagnie Jura-Simplon elle renonce aux dispositions destinées à protéger l'industrie de l'Italie pour ce qui concerne les rails et leurs accessoires, parce que la fourniture dont il s'agit est peu considérable, que pour pouvoir concourir il faudrait, eu égard au type spécial de rail qu'on compte adopter, faire des installations spéciales coûteuses, et que la pose de la voie devra se faire en partant de Brigue.

En conséquence, on supprime la disposition suivante au 3<sup>e</sup> alinéa du chiffre 3:

« Quant aux rails et à leurs accessoires, les conditions seront considérées comme égales quand  
« le prix des produits italiens ne dépassera pas les prix offerts par l'industrie étrangère, augmentés  
« des frais de transport jusqu'au chantier d'Iselle et du % de ces mêmes prix »;

Et les mots « des fournitures de rails » au 5<sup>e</sup> alinéa.

Relativement aux *matières explosibles*, l'Entreprise s'est déclarée disposée à accepter une différence de 10%, mais la Députation italienne a demandé des instructions à Rome sur ce chiffre et elle prie qu'on attende ses communications à ce sujet.

Les *Représentants du Jura-Simplon* sont d'accord. Cette question est donc ajournée à une prochaine séance.

*Chiffre 5.* En ce qui concerne l'impôt sur le revenu mobilier (*ricchezza mobile*), la *Délégation italienne* informe que le représentant de l'Entreprise ne s'est pas opposé en principe à ce que celle-ci y fût astreinte, mais qu'il a demandé que cette imposition fût réduite à fr. 50,000 en total et qu'elle ne fût pas appliquée dans les deux premières années de la construction, consacrées surtout aux travaux préparatoires, aux installations, etc. La *Délégation italienne* ne pourrait pas consentir à une pareille réduction, mais elle reconnaît qu'il y a des raisons pour ne pas réclamer l'impôt pendant les deux premières années. En outre, elle est disposée à réduire le chiffre total de l'impôt à fr. 106,800, à répartir d'une manière égale sur six années (fr. 17,800 par année). Elle propose, en conséquence, de rédiger comme suit le chiffre 5:

« 5° Pour le paiement de l'impôt sur le revenu mobilier (*ricchezza mobile*), eu égard aux « risques de l'œuvre grandiose du grand tunnel, le revenu industriel de l'Entreprise générale de « la Compagnie pendant la période de la construction sera établi sur la base de cinq pour cent « du prix à forfait des travaux à exécuter sur territoire italien et en conformité de la loi du « 22 juillet 1894. L'impôt ainsi calculé en une somme en chiffres ronds de 106,800 liras sera payé « par la Compagnie en six annuités de 17,800 liras chacune, à dater de l'expiration de la deuxième « année dès le commencement des travaux. »

Les *Représentants du Jura-Simplon* ne s'opposent pas en principe à ce que l'Entreprise générale soit imposée en Italie pour le bénéfice qu'elle est censée réaliser sur la partie italienne du tunnel, et ils admettent aussi qu'on fixe le chiffre de cette imposition dans la Convention, ce qui préviendra des contestations par la suite. Ils désirent néanmoins que le montant de la somme à payer ne soit arrêté définitivement que lors de la fixation du chiffre de la subvention.

Ils insistent d'ailleurs pour que tous les impôts et toutes les redevances auxquels la Compagnie pourra être astreinte pendant la période de la construction et durant celle de l'exploitation soient spécifiés d'une manière exacte dans la convention, de manière à ce qu'on ne puisse pas lui imposer à l'avenir d'autres charges que celles prévues. Le Jura-Simplon y tient surtout pour la période de l'exploitation, dont il n'est pas parlé dans les propositions de la *Délégation italienne*. Il importe en effet à la Compagnie que ses obligations fiscales futures soient clairement définies, afin qu'il ne puisse subsister aucune incertitude sur ce point important.

La *Délégation italienne* confirme les renseignements qu'elle a donnés dans la dernière séance, à savoir que pendant la période de construction il ne saurait être question que de l'impôt sur le revenu mobilier de l'Entreprise générale, dont le montant sera déterminé dans la Convention, et de la taxe communale d'octroi de peu d'importance qui pourrait être réclamée sur les denrées alimentaires par la commune de Trasquera, le Gouvernement italien ne pouvant pas exiger des

communes l'exemption d'impôts que les lois les autorisent à percevoir. Quant aux provinces, elles ne perçoivent aucun impôt, à l'exception des centimes additionnels sur l'impôt foncier.

Pour la *période d'exploitation*, le Gouvernement italien ne pourrait absolument pas accorder au Jura-Simplon un privilège sur les Compagnies italiennes; mais il s'agit essentiellement ici de l'impôt foncier, à percevoir sur la partie de la ligne qui se trouve à ciel ouvert sur territoire italien, ce qui est de très peu d'importance, et d'un droit d'octroi communal éventuel dans la commune de Trasquera. Quant à un impôt frappant le revenu de l'exploitation sur territoire italien, il ne peut en être question. La comparaison avec le canton du Valais n'est pas probante, car on ne saurait établir un parallèle sous ce rapport entre l'Italie et ce canton, qui n'a pas d'autre voie de trafic que la ligne du Simplon.

Il est évident, d'autre part, que le Jura-Simplon doit être mis, au point de vue de l'impôt durant la période d'exploitation, sur le même pied que les Compagnies italiennes et ne peut pas être traité autrement qu'elles.

La Conférence prend acte de cette dernière déclaration et admet que la Délégation italienne et la Compagnie s'entendront sur la solution à donner à ces questions.

**Art. 3. — 1<sup>er</sup> alinéa.** On remplace, aux lignes 4 et 5, les mots « de l'Etat » par les mots « en Italie » et l'on supprime la fin de la phrase, portant: « l'article 225 de la loi du 20 mars 1865 » est applicable à ces installations et à leurs dépendances. »

**2<sup>e</sup> alinéa.** Cet alinéa est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

« La Compagnie est tenue de se conformer aux dispositions de la loi du 7 juin 1894 et du « règlement en vigueur pour la transmission des forces électriques à distance. »

**Alinéa 3.** Supprimé.

**Alinéa 4.** Adopté sans changement.

**Art. 4. — Alinéas 1 et 2.** M. le Commandeur *Ferrucci* déclare qu'en égard au fait que le système en vigueur en Italie pour le calcul du prix de rachat des chemins de fer ne pourrait pas avoir d'application pratique au chemin de fer du Simplon, le Gouvernement italien accepte les dispositions contenues dans ces deux alinéas.

Ceux-ci sont adoptés sans changement.

**Alinéa 3.** Cet alinéa est également adopté, sous réserve de la fixation du chiffre de la subvention.

**Art. 4<sup>bis</sup>.** — La *Délégation italienne* propose une disposition ainsi conçue:

« Dès que la présente Convention entrera en vigueur, 6 membres à la nomination du Gouvernement italien feront partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon. »

Tout en se déclarant d'accord sur le principe d'une représentation de l'Italie dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon, la *Délégation suisse* ne peut admettre la nomination des délégués par le Gouvernement italien, ce mode n'étant pas conforme à celui qui est actuellement appliqué

dans des cas analogues. Elle donne la préférence à la pratique suivie pour la représentation des Etats subventionnants dans le Conseil d'administration du Gothard. Les intérêts italiens se trouveraient ainsi sauvegardés et l'on éviterait de placer sous l'influence directe d'un Gouvernement étranger l'administration intérieure d'une Compagnie suisse de chemins de fer.

La *Délégation italienne* objecte que les circonstances sont différentes, en ce sens que la ligne du Gothard est entièrement sur territoire suisse, tandis que celle du Simplon emprunte en partie le territoire italien, sur lequel la Compagnie exercera son exploitation, ce qui justifie dans une bien plus grande mesure la représentation des intérêts italiens au sein de l'administration de la Compagnie. Le choix des délégués italiens par le Gouvernement d'Italie s'explique d'autant mieux qu'en Suisse le Conseil fédéral et les Cantons désignent eux-mêmes leurs représentants dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon, qui comptera un nombre de membres à peu près double de celui du Conseil d'administration du Gothard. Il est évident aussi que le Gouvernement italien ne nommerait aucun délégué qui n'eût pas l'agrément du Conseil fédéral suisse.

La *Délégation suisse*, estimant qu'il n'y a sur ce point qu'une différence de forme, pense que les membres italiens pourraient être nommés par le Conseil fédéral, mais sur la présentation du Gouvernement d'Italie. Elle propose la rédaction suivante, à laquelle la *Délégation italienne* se rallie :

« Dès que la présente convention entrera en vigueur, 6 délégués, sur une liste de 9 à présenter par le Gouvernement italien, feront partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon. »

Cette rédaction est adoptée.

**Art. 5.** — La *Délégation italienne* propose un nouvel alinéa 1 et une modification à l'alinéa 2 du projet, qui donneraient à l'art. 5 la teneur suivante :

« Pendant la durée des travaux de construction, la Compagnie aura au chantier d'Iselle un représentant technique auquel puissent être valablement adressés tous ordres et communications des autorités italiennes compétentes concernant les travaux.

« Durant la période d'exploitation, la Compagnie élit domicile attributif de juridiction à Domodossola, où elle sera représentée par un agent spécial auquel puissent être valablement adressés tous ordres, communications et réquisitions des autorités italiennes compétentes. »

Les *Représentants de la Compagnie* adhèrent à ces dispositions, qui sont adoptées par la Conférence.

**Art. 5<sup>bis</sup>.** — En conformité de l'entente intervenue dans la deuxième séance à propos de l'art. 16 du traité, la *Délégation italienne*, d'accord avec les Représentants du Jura-Simplon, propose un nouvel article ainsi conçu :

« La Compagnie ne pourra en aucun temps transférer la présente concession sans l'autorisation du Gouvernement italien. »

Adopté.



**Art. 6.** — Cet article est modifié comme suit, sur la proposition de la *Délégation italienne*:

Le mot « difficultés » est remplacé par le mot « différends ». Au lieu de « tranchées » on met « résolus ». Enfin, on supprime les mots: « sur le préavis du Conseil des Travaux publics, et, au besoin, du Conseil d'Etat ».

**Art. 7.** — Adopté en substituant aux mots « dès la ratification » ceux « dès l'échange des ratifications ».

La séance est levée à midi un quart.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

### Sixième séance.

Lundi, 11 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures de l'après-midi.

Tous les Délégués sont présents.

Le procès-verbal de la 5<sup>e</sup> séance est lu et adopté avec quelques changements de rédaction.

**Art. 25 du Traité.** — Relativement à l'adjonction que la Délégation suisse avait proposée à cet article dans la 4<sup>e</sup> séance, la *Délégation italienne* s'était réservé de demander des instructions à son Gouvernement. Ces instructions lui étant parvenues, M. le Ministre *Peiroleri* déclare, quant à l'addition à l'art. 25, qu'on ne saurait l'admettre, parce qu'elle donnerait au bureau de douane à établir à la sortie sud du tunnel des compétences illimitées, tandis qu'à teneur de la convention du 15 décembre 1882 entre la Suisse et l'Italie concernant le service des péages dans les gares internationales de Chiasso et Luino, les bureaux internationaux de Chiasso et de Luino n'ont que les compétences d'un bureau de la première classe du second rang; ces compétences ont été plus tard augmentées pour le bureau de Chiasso en conformité du protocole de clôture du traité de 1892. On pense, par conséquent, qu'en assurant au nouveau bureau de douane les mêmes compétences qu'a ou aura le bureau de Chiasso, il sera amplement satisfait au service du trafic sur la nouvelle ligne.

La *Délégation suisse* prend acte de cette déclaration. Elle se réserve de l'examiner et de se prononcer plus tard à ce sujet.

On passe à la discussion sur le **cahier des charges** annexé à la Convention pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse à Iselle.

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Adopté, en substituant aux mots « Le concessionnaire » les mots : « La Compagnie ».

**Art. 2.** — Adopté sans observations.

**Art. 3.** — Cet article est adopté avec l'adjonction suivante, convenue entre la *Délégation italienne* et la *Compagnie Jura-Simplon* :

« La Compagnie doit également donner communication au Ministère des Travaux publics du « programme et des plans des installations pour le percement du grand tunnel à exécuter sur le « territoire italien. »

**Art. 4.** — Adopté sans changements.

**Art. 5.** — Adopté, en ajoutant après les mots « haie vive » les mots « des murs en pierres sèches ».

**Art. 6.** — Adopté, avec l'adjonction des mots « qui seraient » après les mots « Les monuments ».

**Art. 7.** — Pas d'observations.

**Art. 8.** — Ensuite d'entente entre la *Délégation italienne* et la *Compagnie*, cet article est adopté dans la forme suivante :

« Le transport des voyageurs a lieu au moins quatre fois par jour dans chaque sens. Les « trains de voyageurs doivent marcher à une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres à l'heure. « Un des trains journaliers dans chaque sens devra être un train express.

« Les horaires sont soumis à l'approbation du Ministère des Travaux publics, qui les réglera « d'accord avec le Gouvernement fédéral suisse. »

**Art. 8<sup>bis</sup>.** — La Conférence adopte la nouvelle disposition suivante, proposée par la *Délégation italienne* et acceptée par le *Jura-Simplon* :

« La Compagnie devra se conformer aux mesures approuvées par le Gouvernement pour le « service cumulatif et intérieur avec les autres chemins de fer italiens. »

**Art. 9.** — Approuvé avec l'adjonction suivante :

« A l'exception du § 4 de l'art. 50, qui est supprimé, et sous réserve des modifications qui, « en vertu du § 12 du même article, y ont été ou y seront introduites, à la suite des résultats « de l'expérience et du développement progressif du service des postes. »

**Art. 10.** — Adopté, en remplaçant, comme à l'art. 1<sup>er</sup>, les mots « le concessionnaire » par les mots « la Compagnie », et en mettant à la seconde phrase « elle » au lieu de « il ».

**Art. 11.** — Adopté en substituant, dans la 1<sup>re</sup> phrase, les mots « d'établir » aux mots « d'introduire ».

**Art. 12.** — Sur la proposition de la *Délégation italienne*, acceptée par la *Compagnie Jura-Simplon*, la rédaction suivante est adoptée :

« La Compagnie est tenue d'alimenter convenablement un fonds de renouvellement. Elle est également tenue de créer, pour le personnel, une caisse de secours et une caisse des malades, soit pendant la période d'exécution des travaux, soit pendant la période d'exploitation. Les dispositions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Ministre des Travaux publics. »

**Art. 13.** — Adopté, après l'adjonction du mot « italiens » au mot « libérés », dans le premier alinéa.

**Art. 14.** — Sur la proposition de la *Délégation italienne*, à laquelle adhère la *Compagnie Jura-Simplon*, la fin de cet article, à partir des mots « par le concessionnaire », est adoptée dans la teneur suivante :

« Sauf les cas de force majeure dûment constatés, la Compagnie pourrait être déclarée déchue de la concession, et l'on procéderait à une nouvelle adjudication d'après les articles 252, 253 et 254 de la loi du 20 mars 1865 sur les travaux publics. »

La conférence passe à la discussion sur les **articles 11, 12 et 13 du traité** et sur l'**article 2, chiffre 1, de la convention** (questions financières), qui avaient été réservés.

La *Délégation italienne* ouvre la discussion en motivant par les considérations suivantes les propositions qu'elle présente et qui sont reproduites plus loin.

Bien que le Gouvernement italien n'entende pas s'engager de la façon prévue aux art. 11, 12 et 13 du projet, il ne disconvient pas que la grande œuvre internationale du percement du Simplon a une importance considérable pour l'Italie. Il est animé de l'intention de faire tout son possible pour la réalisation de cette entreprise et de contribuer ainsi à resserrer toujours davantage les liens qui unissent les deux pays.

Parmi les engagements que le Gouvernement italien est disposé à prendre, il faut citer en première ligne l'obligation, stipulée à l'art. 4 du projet de traité, de construire la ligne d'accès de Domodossola à Iselle, d'une longueur de 18 kilomètres, et dont les frais seront assez considérables, eu égard aux nombreux travaux d'art qu'elle exige, au terrain difficile qu'elle traverse et à la condition éventuelle d'avoir à y poser la seconde voie. Cette construction nécessite un sacrifice dont l'importance n'échappera pas à la Conférence et qui sera loin d'être compensé par le produit de la ligne elle-même.

Il faut remarquer en outre qu'en dehors d'une légère taxe sur le revenu mobilier (richesse mobile), le fisc italien renonce, en faveur de l'Entreprise, à la perception de droits d'entrée importants sur les instruments, les machines et les outils de toute espèce, d'une manière générale

sur tout le matériel nécessaire aux installations prévues pour le percement du tunnel, de même que sur les rails et leurs accessoires et sur les explosifs, enfin au droit de fabrication, en réservant seulement une légère surtaxe sur les explosifs pour protéger l'industrie italienne.

En outre, le Gouvernement d'Italie s'engage par l'art. 2 de la Convention à payer à la Compagnie, pendant toute la durée de la concession, une subvention annuelle de 3000 liras par kilomètre, soit de 66,000 liras pour les 22 kilomètres de longueur virtuelle de la ligne sur territoire italien, ce qui, calculé au taux de 4%, représente un capital d'environ 1,650,000 liras. Il est équitable que ce capital soit déduit du total des subventions prévues à l'art. 11 du projet de traité. Enfin la Compagnie Jura-Simplon tirera bien quelque bénéfice de l'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola qui lui serait concédée.

La Délégation italienne fait remarquer, d'autre part, que la Compagnie Jura-Simplon n'est actuellement assurée ni des subventions italiennes ni de celles des cantons et des communes suisses, bien qu'on puisse admettre que les anciens décrets de subventions seront renouvelés. Or, aussi longtemps que la Compagnie ne peut pas disposer des ressources et des subventions qu'elle doit se procurer, le traité et les conventions discutés ici ne sauraient avoir un caractère définitif. Il paraît donc nécessaire d'introduire dans le traité une disposition d'après laquelle les deux Gouvernements ne s'engagent à accorder définitivement la concession et leurs subventions que lorsque la Compagnie aura prouvé que les autres subventions lui sont assurées.

En conséquence, la *Délégation italienne* propose de rédiger comme suit les articles 11, 12 et 13 du projet de traité :

« Art. 11. Le Gouvernement fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de 4 1/2 millions de francs, accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.

Le Gouvernement italien s'engage de son côté à payer à la Compagnie Jura-Simplon, à compter de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession, une subvention annuelle de 66,000 liras.

Art. 12. Les deux Gouvernements accorderont à la Compagnie Jura-Simplon la concession des lignes d'accès respectives et du grand tunnel, pour les parties comprises dans leurs territoires respectifs, en conformité des indications de l'art. 2, lorsque cette Compagnie aura démontré avoir obtenu des cantons, communes et corporations suisses des subventions montant à un total de 10 millions et demi de francs, et des provinces, communes et corporations italiennes plus directement intéressées des subventions montant à trois millions de liras au moins.

La Compagnie devra en outre avoir réglé les droits dits de réversion qui, à teneur des actes de concession, pourraient être revendiqués par les cantons de Fribourg, Genève, Neuchâtel et Vaud sur certaines sections de lignes du réseau du Jura-Simplon traversant leurs territoires.

Art. 13. La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Iselle ne dépassera pas fr. 40,000 par kilomètre et par année.

Dans le cas où l'établissement de la seconde voie serait exigé par le Gouvernement italien, il sera tenu de participer à la dépense par une subvention de 10 millions de liras, payables aussitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Mais si la seconde voie est établie spontanément par la Compagnie, ou exigée par le Gouvernement suisse, le Gouvernement italien sera tenu seulement de la prolonger entre Iselle et Domodossola. »

La Délégation italienne ajoute qu'en faisant ces propositions elle admet que l'échange des ratifications du traité n'aurait lieu qu'après la conclusion définitive des différentes conventions et l'approbation des autorités parlementaires.

Par conséquent, la Compagnie Jura-Simplon aurait avant tout à se procurer les subventions suisses et italiennes prévues au nouvel article 12 ; puis, quand ces démarches auraient abouti, à s'entendre définitivement à Rome avec les autorités italiennes compétentes, pour la conclusion de la convention et du cahier des charges relatifs à la construction et à l'exploitation du tronçon italien de la frontière jusqu'à Iselle. Aussitôt après, les divers actes relatifs au percement du Simplon, c'est-à-dire le traité et la convention avec le cahier des charges, seraient soumis ensemble à l'approbation du Parlement italien. Enfin, quand cette approbation serait intervenue, on échangerait les ratifications du traité.

C'est de cette manière qu'on a procédé à l'égard des traités et conventions pour la construction du chemin de fer par le Gothard, sans qu'il en soit résulté, dans la pratique, aucun inconvénient pour la Compagnie concessionnaire. Il s'est même écoulé deux ans entre la conclusion du traité et l'échange des ratifications.

L'article 12 du projet de traité prévoyait que le Gouvernement d'Italie prêterait ses bons offices pour le vote des subventions par les intéressés italiens. Cela s'est fait officieusement dans l'intervalle, et le mode de procéder proposé dans les nouveaux articles 11 et 12 fera atteindre plus sûrement le but, en exerçant une pression sur les provinces et les villes d'Italie. En effet, dès que celles-ci sauront que le projet de percement du Simplon échouera fatalement si elles n'accordent pas leurs subsides, elles prendront difficilement sur elles la responsabilité de cet échec.

M. le *Président* estime que l'adoption des propositions de la Délégation italienne, qui diffèrent sensiblement des dispositions contenues dans le projet, rendrait plus difficile la situation de la Compagnie, appelée à négocier avec les intéressés suisses et avec les intéressés italiens, au sujet des subventions à obtenir d'eux, sans avoir en mains la concession italienne. Il demande s'il ne conviendrait pas de modifier ces propositions en ce sens que la concession serait accordée dès maintenant, mais qu'elle n'entrerait en vigueur qu'après que les subventions auraient été obtenues.

M. *Zemp* fait observer que les propositions de la Délégation italienne créent, soit quant au chiffre des subventions, soit quant au mode de procéder, un système différent de celui que comportait le projet. La Délégation suisse doit soumettre ces importantes modifications à un examen attentif



et peut-être demander de nouvelles instructions à ce sujet au Conseil fédéral. Elle désire, en conséquence, que les délibérations soient suspendues pour être reprises dans une prochaine séance.

La *Délégation italienne* est d'accord sur cet ajournement.

---

La séance est levée à 4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

### Septième séance.

Mercredi, 13 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la sixième séance est lu et approuvé avec quelques modifications de rédaction.

#### Art. 10 du cahier des charges.

M. le Commandeur *Ferrucci* propose d'ajouter à la fin de la première phrase de cet article les mots « et des lignes du réseau italien avec lesquelles elle est en service cumulatif ».

La *Délégation suisse* désire examiner de plus près cette proposition et se réserve d'y revenir plus tard, ce qui est admis par la Conférence.

#### Art. 25 du projet de traité.

M. le *Président* déclare que la *Délégation suisse*, après avoir pris les instructions du Conseil fédéral, persiste dans l'adjonction qu'elle a proposée à cet article, comme posant un principe absolument juste dans l'exploitation d'un chemin de fer de l'importance de celui qu'il s'agit de construire. Il est nécessaire, en effet, que non seulement sur territoire suisse, mais aussi sur territoire italien, un bureau douanier situé à l'issue du tunnel du Simplon puisse procéder aux opérations

douanières pour les marchandises *de toute espèce*, quels que soient d'ailleurs le rang et la classe du bureau.

Le Conseil fédéral a donné aussi pour instructions à son Ministre à Rome de faire une démarche dans ce sens auprès des autorités italiennes, et il y a lieu d'en attendre le résultat.

La Conférence se déclare d'accord sur cet ajournement de la décision définitive concernant l'art. 25 du projet de traité.

**Art. 11, 12 et 13 du projet de traité et Art. 2, chiffre 1, du projet de convention.**

Au sujet des propositions formulées par la Délégation italienne dans la dernière séance, les Délégués suisses ont demandé de nouvelles instructions au Conseil fédéral. S'appuyant sur ces nouvelles instructions, M. Zemp, Président de la Confédération, fait les déclarations suivantes au nom de la Délégation suisse :

En ce qui concerne la subvention à fournir par la Suisse, à teneur du projet de traité, on ne propose pas de changement et l'on admet le chiffre total de 15 millions de subsides à fournir par la Confédération, les cantons, les communes et les corporations. Il est admis aussi qu'à cette occasion les droits éventuels de réversion devront disparaître. A ce sujet, le Conseil fédéral ne se dissimule pas que les subventions suisses ne sont pas encore toutes absolument assurées et que probablement les cantons qui ont des droits de réversion ne les abandonneront pas sans demander que la valeur de ces droits soit portée en déduction du chiffre de leurs subventions prévu dans le programme financier. Dans ces circonstances, le Conseil fédéral doit demander que cette compensation soit admise.

Relativement à la subvention italienne, il faudrait d'abord, pour que le subside annuel de 66,000 livres fût considéré comme s'appliquant à la construction, que le Gouvernement italien le versât dès le commencement de la construction et non pas seulement à partir de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

En outre, le Conseil fédéral trouve que la subvention de 3 millions à fournir par les provinces, les communes et les corporations d'Italie d'après les propositions de la Délégation italienne est trop faible. Il estime descendre à un minimum très bas en demandant que cette subvention soit portée à 5 millions, chiffre qui tient compte dans une large mesure des circonstances actuelles. Le Conseil fédéral n'ignore pas qu'en dehors de ses subventions l'Italie se charge de la construction de la ligne d'accès coûteuse Domodossola-Iselle et peut-être aussi d'autres lignes de raccourcissement ; mais, sans parler de ses subsides et abstraction faite de l'obligation où elle se trouvera de réunir le capital de 54,500,000 francs, la Suisse sera aussi appelée à faire des dépenses que le programme n'a pas prévues, entre autres fr. 3,900,000 en dehors du forfait des entrepreneurs, fr. 7,200,000 pour les intérêts pendant la construction, sans compter les frais d'études et d'expertises de tout genre pour établir les différents projets, etc.

Par tous ces motifs, le Conseil fédéral est d'avis que les 5 millions prévus au programme financier ne constituent pas une charge trop forte pour l'Italie, d'autant plus que les provinces, les villes et les corporations italiennes intéressées plus particulièrement au percement du Simplon

avaient voté un ensemble de subventions atteignant environ 4 millions. Il est vrai qu'il n'a pas été donné suite aux décisions relatives à ces subsides, mais on voit par là quelle importance on attribuait aux intérêts de l'Italie dans le percement du Simplon. Aussi la Délégation suisse a-t-elle reçu pour instructions de persister sur le chiffre de 5 millions. Elle prie donc la Délégation italienne d'insister auprès de son Gouvernement pour obtenir de lui la fixation de ce chiffre.

Au nom de la Délégation italienne, M. le Commandeur *Ferrucci* fait observer, relativement aux droits de réversion des cantons suisses, que cette question ne se trouve pas en connexion directe avec celle du percement du Simplon. Ces droits concernent certaines relations entre la Compagnie Jura-Simplon et quelques cantons, et l'on pourrait parfaitement n'en pas parler dans le traité. La Délégation italienne estime d'ailleurs que le rachat des droits de réversion devrait s'opérer sur les recettes annuelles de la Compagnie, sans affecter la formation du capital nécessaire pour le percement du Simplon.

Quant à la subvention annuelle de 3000 livres par kilomètre offerte par le Gouvernement d'Italie, elle repose sur une loi qui ne permet de l'accorder qu'après la période de construction. Dans les termes de cette loi, le Gouvernement italien va aussi loin qu'il peut aller en accordant la subvention sur 22 kilomètres de longueur virtuelle au lieu de 11 kilomètres de longueur effective et pour une période de 99 ans au lieu de celle de 90 ans qui est d'usage établi.

Relativement aux dépenses signalées par M. Zemp comme n'étant pas comprises dans le programme, il en est plusieurs qui y sont prévues, par exemple celle pour la correction du Rhône.

En outre, M. le Commandeur *Ferrucci* explique que le total des subventions de l'Italie atteint le chiffre de 5 millions, savoir 3 millions de subventions des provinces, des villes et des corporations, le subside annuel pendant la durée de l'exploitation, qui, capitalisé, fait une somme de 1,650,000 livres environ, et enfin le bénéfice que fera la Compagnie Jura-Simplon sur l'exploitation de la ligne d'Iselle à Domodossola. L'Italie satisfait donc au vœu exprimé par le Conseil fédéral. Quant à aller plus loin en matière de subventions, la Délégation italienne n'a pas les instructions nécessaires pour y consentir, mais peut-être pourrait-elle donner satisfaction dans une certaine mesure au désir qui avait été exprimé par la Délégation suisse touchant l'octroi de la concession avant même la justification financière.

M. le *Président* communique à la Conférence la rédaction suivante des dispositions par lesquelles la Compagnie Jura-Simplon propose de remplacer les art. 11, 12 et 13 du projet de traité:

Les art. 11, 12 et 13 anciens seraient supprimés et remplacés par les suivants:

« Art. 11. L'autorisation de commencer les travaux ne sera accordée à la Compagnie Jura-Simplon que lorsque celle-ci aura justifié auprès des deux Gouvernements de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

Art. 12. Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de 4½ millions de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon, à

partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession, une subvention annuelle de 66,000 liras.

La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de 10 $\frac{1}{2}$  millions de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations directement intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiendraient aux cantons de Fribourg, de Genève, de Neuchâtel et de Vaud sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise dans la subvention ci-dessus de 10 $\frac{1}{2}$  millions à fournir par la Suisse.

Art. 13. La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola ne dépassera pas 40,000 francs par kilomètre et par année.

Dans le cas où l'établissement de la seconde voie serait exigé par le Gouvernement italien, ce dernier sera tenu de participer à la dépense par une subvention de 10 millions de liras, payables aussitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Mais si la seconde voie est établie spontanément par la Compagnie ou exigée par le Gouvernement suisse, le Gouvernement italien sera tenu seulement de la prolonger entre Iselle et Domodossola. »

M. *Ruchonnet* constate que dans l'élaboration des propositions ci-dessus, la Direction du Jura-Simplon s'est rapprochée autant que possible du point de vue auquel s'est placée la Délégation italienne. Il donne ensuite, sur les trois articles proposés, les éclaircissements suivants :

Ad Art. 11. Pour que la Compagnie puisse continuer ses démarches en Suisse et obtenir les subventions des cantons, il est indispensable que la concession à accorder par l'Italie soit un fait définitivement acquis. Afin, toutefois, que les Gouvernements aient encore le dernier mot à dire après avoir accordé la concession, l'art. 11 prévoit que les travaux ne pourront commencer que lorsque la Compagnie Jura-Simplon aura justifié auprès des deux Gouvernements de la possession de ressources suffisantes pour assurer l'entière exécution de l'entreprise. Il est bien entendu, d'ailleurs, que la Compagnie ne fournira pas sa justification financière à chacun des deux Gouvernements pour la partie de la ligne située sur son territoire seulement, mais que cette justification devra former un tout et comprendre l'ensemble des ressources destinées à l'exécution du projet dans son entier.

Ad Art. 12. Cet article détermine le chiffre des subventions à prévoir dans le programme financier et stipule que les droits de réversion des cantons pourront être compris dans la subvention de 10 $\frac{1}{2}$  millions attribuée à la Suisse en sus de celle de 4 $\frac{1}{2}$  millions à la charge de la Confédération.

M. *Ruchonnet* fournit des renseignements sur ces droits de réversion, qui représentent actuellement une valeur approximative de 6 millions de francs et constituent une dette réelle de la Compagnie, dont l'actif se trouvera augmenté d'autant lorsqu'ils auront disparu. Eu égard à la

nature de ces droits et aux difficultés diverses que présenterait plus tard leur revendication, il est probable que les cantons seront disposés à prêter actuellement les mains à leur liquidation anticipée, et la Compagnie pense que les négociations relatives au percement du Simplon fourniront une excellente occasion de régler cette question par une entente amiable.

Le 3<sup>e</sup> alinéa de l'art. 12 est conforme dans sa rédaction à la proposition de la Délégation italienne; mais, quant au chiffre de la subvention italienne, la Compagnie ne pourrait consentir à une réduction de celui prévu au programme. Plus on se rapproche de la réalisation de l'entreprise et plus aussi s'accroît le montant des devis par l'addition de dépenses omises à l'origine; la Compagnie serait dès lors autorisée à demander une augmentation du chiffre prévu de 5 millions; c'est une concession de sa part de consentir à son maintien.

M. *Dumur* explique, à son tour, qu'outre la dépense prévue au devis pour la construction du tunnel, la Compagnie sera appelée à en faire d'autres, par exemple pour les intérêts intercalaires (fr. 7,200,000), pour travaux sur la ligne du Valais, pour achat de matériel roulant, etc.

Il rappelle que vis-à-vis des anciens projets, entre autres celui de 1889, qui prévoyait une dépense de fr. 96,000,000, le nouveau réalise toutes les économies possibles. Bien qu'on ait admis un tunnel plus long de 4 kilomètres environ pour satisfaire aux vœux de l'Italie, la dépense est réduite de 15 millions à peu près; mais les dépenses de construction prévues au nouveau devis doivent être considérées comme un minimum absolu, qui ne saurait supporter aucune réduction. Il faut donc qu'on puisse disposer de la totalité des subventions annoncées, principalement en ce qui concerne les subventions italiennes, puisque c'est sur la demande de l'Italie qu'on a consenti à modifier le projet dans le sens d'une augmentation considérable des travaux à effectuer, tandis que cette modification a eu pour résultat de raccourcir notablement la ligne d'accès à construire du côté sud.

M. le Ministre *Peiroleri* rappelle que de tout temps le Gouvernement d'Italie a déclaré qu'il ne pourrait pas fournir une subvention à l'entreprise du percement du Simplon, mais qu'il serait disposé à recevoir le trafic du côté sud de la grande galerie si la Suisse réalisait cette entreprise, et à construire les lignes d'accès nécessaires à cet effet. L'Italie va maintenant plus loin: elle offre des subventions, mais elle ne pourrait pas en élever encore le chiffre. Les droits de réversion représentent une charge qui grève l'ancien réseau de la Compagnie et dès lors n'ont rien à faire avec le percement du Simplon. L'Italie doit dès lors laisser au Jura-Simplon le soin de décider si le prix de rachat de ces droits doit ou ne doit pas être déduit du chiffre de subvention de 10 1/2 millions de francs.

M. le *Président* fait observer, relativement aux droits de réversion, que ces droits constituent pour le Jura-Simplon non seulement une dette, mais encore une lourde charge, et que leur liquidation exercera une notable influence sur la liberté d'action et sur le crédit de cette Compagnie. La Délégation suisse accepte la disposition proposée par le Jura-Simplon au 4<sup>e</sup> alinéa de l'art. 12, parce qu'elle est d'avis que les droits de réversion doivent être mentionnés dans le traité, d'abord



pour écarter toute équivoque sur la nature de la subvention, puis pour mieux engager les cantons à liquider cette grosse et délicate question.

M. le Président insiste enfin pour que du côté italien on se pénétre bien de l'importance que revêt le percement du Simplon pour les provinces et les villes de Gênes, de Novare et de Milan, auxquelles il ne doit pas être bien difficile de réunir des subventions pour une somme totale de 5 millions, avec l'autorisation du Gouvernement italien.

M. le Ministre *Peiroleri* objecte que le Gouvernement italien n'a pas manqué de faire des démarches officieuses auprès des provinces et des villes intéressées, afin de les décider à voter des subsides pour le percement du Simplon, mais qu'il s'est heurté à des difficultés qui font craindre qu'on ne puisse pas obtenir un total de subventions de plus de 3 millions. Du reste, la proposition de la Délégation italienne porte que la subvention sera de *3 millions au moins*.

M. *Zemp* répond qu'avec cette rédaction l'on n'obtiendra rien de plus que les trois millions, et que si l'on veut obtenir davantage des provinces et des villes intéressées, il faut nécessairement prévoir une somme plus élevée dans le traité lui-même.

Il fait ressortir particulièrement le fait que la question de la subvention à fournir par l'Italie a une très grande importance au point de vue des démarches à faire pour recueillir les subsides suisses. Il sera difficile, en effet, de décider les cantons et les communes suisses à renouveler leurs subventions, prévues à des chiffres élevés, si l'Italie réduit les siennes. A ce point de vue aussi, c'est-à-dire afin d'éviter à la Suisse de sérieuses difficultés pour la réalisation de l'entreprise, la Délégation italienne est instamment priée d'insister auprès de son Gouvernement en vue de l'adoption des propositions suisses.

M. le Conseiller fédéral *Frey* appuie ce que vient de dire M. *Zemp*; il estime aussi que le chiffre de la subvention italienne doit nécessairement être fixé à 5 millions.

M. le Commandeur *Ferrucci* renouvelle son observation portant qu'en réalité les diverses subventions italiennes en faveur du percement du Simplon atteignent le chiffre de 5 millions, de sorte que si l'on voulait imposer aux provinces et aux villes une subvention supérieure à 3 millions, le total des sommes à fournir par l'Italie s'élèverait à 6 millions et plus. Il ne faut pas oublier non plus que l'Italie est appelée à dépenser 14 millions pour la construction de sa ligne d'accès Domodossola-Iselle, tandis que du côté suisse la ligne d'accès est de très peu d'importance. L'Italie a d'ailleurs construit déjà la ligne Gozzano-Domodossola, en vue de l'accès au Simplon, ce qui lui a occasionné une dépense de plus de 20 millions de francs. En outre, il pourra être question d'autres lignes de raccourcissement, que les centres de trafic de Milan et de Turin réclameront sans doute par la suite (lignes Arona-Gravellona et Santhia-Borgomanero).

M. *Ruchonnet* attire l'attention de la Conférence sur le fait que la Compagnie Jura-Simplon n'entend pas faire une opération commerciale avantageuse en perçant le Simplon, mais que son désir est avant tout de contribuer à la réalisation d'une œuvre réclamée depuis longtemps par la

Suisse occidentale pour les besoins de son trafic. Les calculs de rendement qu'elle a établis ont montré que l'augmentation de recettes nettes que son réseau peut attendre du percement du Simplon couvrira les intérêts d'un capital de 50 millions seulement et cela dans les circonstances les plus favorables, tandis que les dépenses qu'elle fera en plus pour le parachèvement de la ligne du Valais, l'augmentation de son matériel roulant, etc., doivent dès maintenant être considérées comme improductives. Par ces motifs, la Compagnie prie la Délégation italienne d'insister auprès de son Gouvernement pour le maintien intégral de la subvention de 5 millions de liras prévue au projet.

M. le Commandeur *Ferrucci* rappelle que les augmentations de recettes sur la ligne du Gothard depuis sa construction ont excédé de beaucoup tout ce qu'on avait espéré. On peut s'attendre aussi à quelque chose d'analogue sur la ligne du Simplon, ce qui compensera largement pour la Compagnie tous les sacrifices qu'elle aura faits.

Avant de clore la discussion, M. le *Président* prie MM. les Délégués italiens de communiquer à leur Gouvernement et de lui recommander les propositions des Délégués suisses, ainsi que les arguments fournis à l'appui de ces propositions.

La *Délégation italienne* se déclare prête à faire cette démarche.

Réserve faite du chiffre de la subvention italienne, les art. 11, 12 et 13 sont adoptés dans la teneur proposée par le Jura-Simplon.

La séance est levée à midi un quart.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

### Huitième séance.

Vendredi, 15 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la 7<sup>e</sup> séance est lu et approuvé avec quelques changements de rédaction.

M. le Ministre *Peiroleri* annonce que la réponse du Gouvernement italien à la demande qui lui avait été adressée sur le désir exprimé par la Délégation suisse, relativement au chiffre de la subvention italienne, n'est pas encore parvenue et qu'on ne peut guère l'attendre avant lundi soir.

La Conférence décide de suspendre la discussion sur cet objet jusqu'après l'arrivée de la réponse du Ministère d'Italie.

**Art. 10 du cahier des charges.**

M. *Zemp* déclare qu'après un nouvel examen de la question, la Délégation suisse ne s'oppose pas à l'adoption de l'adjonction suivante, proposée par la Délégation italienne à la fin de cet article : « et des lignes des réseaux italien et suisse avec lesquelles elle est en service cumulatif ».

Cette adjonction est adoptée.

**Art. 4<sup>bis</sup> de la Convention.**

Sur la proposition de la *Direction du Jura-Simplon*, la Conférence décide de revenir sur l'art. 4<sup>bis</sup> de la Convention en ce qui concerne le nombre des représentants de l'Italie au sein du Conseil d'administration de la Compagnie. Il s'engage une longue discussion à ce sujet.

M. *Ruchonnet* expose que la Direction du Jura-Simplon a examiné sous toutes ses faces la question de la représentation de l'Italie, et qu'elle est arrivée à se convaincre que le nombre de six membres proposé par la Délégation italienne est trop élevé. Ensuite de la nouvelle loi, la Confédération et les Cantons compteront 28 membres dans le Conseil du Jura-Simplon. Si l'on ajoutait encore à ce nombre 6 membres italiens, il ne resterait plus aux actionnaires que 38 représentants sur 72. Il serait à craindre que les actionnaires ne se trouvassent ainsi lésés dans leurs droits à l'administration de la Compagnie, d'autant plus que les représentants de l'Italie seraient pris sur le nombre des membres à élire par l'Assemblée générale. En outre, si l'on assurait 6 membres à l'Italie, il se pourrait que quelques Cantons qui n'ont que deux représentants, malgré la longueur importante des lignes du réseau sur leur territoire, fissent des observations à cet égard et demandassent une plus forte représentation, par exemple le Valais, qui n'a que 2 membres dans le Conseil bien que la longueur de la ligne sur territoire valaisan soit d'environ 120 kilomètres. Des observations analogues pourraient se produire à Genève et à Neuchâtel. Quel que soit le point de vue auquel on se place, le nombre de 6 représentants italiens paraît trop élevé. La Compagnie accueillera avec plaisir au sein de son Conseil d'administration les représentants de l'Italie, mais pour que ce bon accueil soit mis hors de doute, il faut éviter que le chiffre de la représentation italienne soulève des critiques et du mécontentement. En conséquence, la Direction du Jura-Simplon demande à la Conférence de laisser encore ouverte la question relative au nombre des représentants italiens et prie la Délégation italienne d'examiner si l'Italie ne pourrait pas se contenter de 4 représentants. Ce nombre ne soulèverait probablement pas, dans les cantons et parmi les actionnaires, des difficultés du genre de celles qu'on aurait à craindre avec le nombre de 6. On ne pourrait guère non plus augmenter encore le nombre total des membres du Conseil d'administration, qui atteindra déjà le chiffre de 72 après qu'on aura donné encore à de nouveaux

cantons un droit de représentation, comme le veut la nouvelle loi sur le droit de vote dans les assemblées d'actionnaires.

M. le Commandeur *Ferrucci* fait observer d'abord que le nombre des représentants de l'Italie n'est fixé que dans la Convention, le Traité posant seulement le principe d'une représentation équitable. La question à résoudre reste donc en dehors du Traité.

Il ajoute que les cantons suisses, Genève tout particulièrement, sont représentés dans le Conseil d'administration non seulement par les membres qu'ils nomment eux-mêmes, mais encore par ceux de leurs ressortissants que nomme l'assemblée des actionnaires. L'Italie, quant à elle, n'aura pas d'autres représentants que ceux qui seront nommés sur sa présentation, ce qui justifierait une proportion plus forte. L'Italie est d'ailleurs représentée par 6 membres au sein du Conseil d'administration du Gothard, et il paraît juste qu'elle ait de même 6 représentants dans le Conseil d'administration du Simplon, d'autant plus que la ligne du Gothard est entièrement sur territoire suisse, tandis que le réseau du Jura-Simplon traversera aussi une partie du territoire italien, et que le nombre des membres du Conseil d'administration est double au Jura-Simplon de ce qu'il est au Gothard. C'est pourquoi la Délégation italienne ne croirait pas pouvoir réduire sa demande de 6 représentants, et elle laisse au Jura-Simplon le soin de chercher à convaincre lui-même le Gouvernement italien.

M. *Ruchonnet* insiste sur le fait que la Confédération et les grands cantons de Berne et de Vaud n'ont également chacun que 4 représentants et que d'autres cantons, qui ont fait d'énormes sacrifices pour l'entreprise, en ont moins de 4, Fribourg par exemple, qui n'en a que trois. Sous ce rapport aussi, le nombre de 4 pour l'Italie paraît tout à fait raisonnable.

M. *Zemp* appuie la proposition de la Compagnie Jura-Simplon au point de vue des intérêts de la Confédération, qui a tout récemment décrété des dispositions légales sur la représentation de l'Etat dans les Conseils d'administration des Compagnies de chemins de fer, à teneur desquelles le nombre des représentants de la Confédération et de chacun des cantons intéressés ne peut pas excéder 4. Dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon, la Confédération a maintenant 4 représentants, et elle s'en contentera; elle élira aussi 4 membres du Conseil d'administration du Nord-Est et elle fera de même pour d'autres Compagnies. Le Gothard seul fait exception: le Conseil fédéral nomme 7 membres du Conseil d'administration de cette Compagnie, mais il en choisit 2 pour représenter l'Italie, 2 pour représenter l'Allemagne, et il n'en garde que 3 pour la Confédération. En donnant 6 membres à l'Italie dans le Conseil d'administration du Jura-Simplon, on statuerait une exception à la règle fixée par la Confédération pour les représentations officielles dans les chemins de fer suisses, exception qu'elle doit chercher à éviter. Du reste, l'Italie ne saurait attacher une bien grande importance au nombre de ses représentants, car son intérêt est surtout d'être représentée dans le Conseil du Jura-Simplon pour pouvoir se rendre compte directement de ce qui s'y passe et y faire exprimer ses vœux, si elle le juge à propos. Or, pour atteindre ce but, 4 représentants lui suffisent, car elle sera toujours sûre qu'un ou plusieurs d'entre eux seront présents aux séances du Conseil. Quant à exercer dans le Conseil d'administration une influence prédominante par le nombre de ses représentants, elle ne peut y songer.

M. Zemp estime donc que le nombre de 4 représentants satisfait amplement à la condition d'une représentation équitable de l'Italie au sein du Conseil d'administration de la Compagnie, représentation prévue à l'art. 16<sup>bis</sup> du projet de traité, et il recommande à la Délégation italienne, au nom du Conseil fédéral, la proposition du Jura-Simplon.

Sur une demande de M. le Commandeur *Ferrucci*, la *Délégation suisse* explique que l'Italie n'est représentée officiellement dans le Conseil d'administration du Gothard que par les deux membres italiens que le Conseil fédéral nomme ensuite d'entente, les quatre autres membres italiens étant élus par l'Assemblée générale des actionnaires sans aucune obligation légale.

M. le Commandeur *Ferrucci* reconnaît que cette explication modifie jusqu'à un certain point l'argument qu'il tirait de la représentation de l'Italie dans la Compagnie du Gothard.

M. le Ministre *Peiroleri* déclare qu'ensuite des explications fournies par M. le Président de la Confédération, la Délégation italienne peut consentir à recommander à son Gouvernement les propositions de la Compagnie Jura-Simplon, en ce sens que le Conseil fédéral aurait à nommer quatre membres italiens sur une présentation de six noms.

M. *Ruchonnet* demandant si le nombre des noms présentés ne pourrait pas être réduit à celui des membres à élire, la *Délégation suisse* déclare qu'elle peut se ranger à cette idée.

---

La séance est levée à 4<sup>1/2</sup> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

---

## Neuvième séance.

Mercredi, 20 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 10<sup>1/4</sup> heures du matin.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la 8<sup>e</sup> séance est approuvé avec quelques changements de rédaction.



**Art. 11, 12 et 13 du projet de traité.**

M. le Ministre *Peiroleri* expose, au nom de la Délégation italienne, que tout en confirmant les déclarations faites dans la 6<sup>e</sup> et la 7<sup>e</sup> séance à propos des articles 11 et 12, cette Délégation peut aller dans une certaine mesure au-devant des désirs de la Délégation suisse en admettant que l'on porte à 4 millions au lieu de 3 le chiffre total des subsides à fournir par les provinces, les villes et les corporations intéressées. Le Gouvernement italien ne manquera pas d'ailleurs d'agir officieusement auprès d'elles dans le sens ci-dessus, sans prendre aucun engagement quant au succès de ses démarches.

**Art. 25 du projet de traité.**

Relativement à ce point, M. le Ministre *Peiroleri* annonce que le Ministère des Finances d'Italie ne peut pas accepter la proposition de la Délégation suisse, parce que la concession qui lui est demandée mettrait en question toute l'organisation des douanes italiennes en assurant d'avance au bureau douanier placé à la sortie sud du tunnel du Simplon les compétences nécessaires pour le dédouanement de toutes les marchandises. Le Ministère des Finances confirme, en revanche, l'assurance que ce bureau sera placé absolument sur le même pied que la station douanière de Chiasso, dont les compétences sont réglées par la convention du 15 décembre 1882 et ont reçu dès lors des extensions, notamment dans le protocole final du traité de commerce de 1892, extensions qui ont trouvé leur confirmation dans une nouvelle loi douanière. Toutefois, pour le cas où il se présenterait des difficultés à propos de certaines catégories de marchandises, le Ministère des Finances d'Italie se déclare disposé à donner exceptionnellement de nouvelles compétences au bureau des douanes du Simplon relativement à ces marchandises, sur la demande qui lui en serait faite par le Conseil fédéral.

La Délégation italienne propose, en conséquence, la rédaction suivante, en remplacement de celle qu'a formulée la Délégation suisse:

« La douane à créer par l'Italie à l'extrémité de la ligne jouira, pour le dédouanement des marchandises, et dans la même mesure, des compétences et des facultés dont jouit ou jouira à l'avenir le bureau de Chiasso, dont les facultés et les compétences sont réglées par la Convention spéciale de Berne du 15 décembre 1882 et par le protocole de clôture du traité de commerce de 1892. »

M. le *Président* objecte qu'il n'entre absolument pas dans les intentions de la Délégation suisse de s'immiscer dans l'organisation intérieure des douanes italiennes et qu'elle se place exclusivement sur le terrain d'un principe, à savoir qu'un bureau de douanes de l'importance de celui du Simplon devrait pouvoir procéder aux opérations douanières pour toutes les marchandises. Ce qu'elle désire, c'est d'être assurée que le commerce international et de transit ne rencontrera pas de difficultés sous ce rapport et qu'il ne sera pas créé d'inégalités. La Délégation suisse ne voit pas les inconvénients qu'il pourrait y avoir à donner ces compétences au bureau douanier de Domodossola.

M. le Ministre *Peiroleri* attire l'attention de la Conférence sur le fait qu'aucun autre bureau frontière ne possède des compétences plus étendues que celui de Chiasso, auquel le Gouvernement

italien veut assimiler le bureau futur du Simplon. Il pense que la Suisse devrait se contenter de cette concession, d'autant plus que le Gouvernement italien se déclare prêt, en outre, à statuer des exceptions pour les articles qui lui seront spécialement désignés. Le Gouvernement italien ne saurait aller plus loin, car il faudrait pour cela créer à la station douanière de Domodossola des installations et un personnel spécial comme n'en possèdent actuellement que de rares bureaux de douanes sur les principales places de commerce.

M. *Zemp* explique que la Délégation suisse prend acte de la déclaration de la Délégation italienne au sujet de la question des subventions. Tout en regrettant que sa proposition n'ait pas été adoptée en entier, et sous réserve de l'assentiment du Jura-Simplon, elle peut se déclarer satisfaite, au point de vue du Conseil fédéral, de l'élévation à 4 millions du chiffre des subventions à attendre des provinces, des villes et des corporations italiennes.

D'autre part elle doit, dans l'intérêt du commerce suisse, insister pour qu'une solution satisfaisante soit donnée à la question douanière, et demander à cet effet que le futur bureau des douanes de Domodossola soit pourvu d'attributions répondant à son importance. Elle compte donc sur une nouvelle concession de l'Italie dans ce sens.

M. le Commandeur *Ferrucci* estime qu'il est satisfait dans la mesure du possible au vœu de la Suisse par la proposition de l'Italie, qui place sur un pied d'égalité parfaite la future station douanière de Domodossola et celle de Chiasso.

Sur un désir exprimé par la *Délégation suisse* et par les *Représentants du Jura-Simplon*, les délibérations sont suspendues pour un moment, afin de laisser aux délégués suisses le temps de se concerter sur la question douanière et aux Représentants de la Compagnie celui de se prononcer sur la proposition relative aux subventions italiennes.

---

A la reprise de la séance, M. *Ruchonnet* déclare au nom du Jura-Simplon que, bien que le chiffre de 4 millions de subventions à fournir pas les villes et provinces ne réponde pas complètement à l'attente de la Compagnie Jura-Simplon, sa Direction accepte ce chiffre, étant bien entendu, ainsi que l'a d'ailleurs admis la Délégation italienne, que la question du régime fiscal qui sera appliqué à la Compagnie reste ouverte et que cette question pourra être reprise ultérieurement entre la Compagnie et le Gouvernement italien lorsqu'il s'agira de conclure le contrat de concession.

M. le *Président* annonce que la Délégation suisse accepte la fixation de la subvention italienne au chiffre de 4 millions, comme vient de le faire le Jura-Simplon. Eu égard à cette concession, elle espère que relativement à la question douanière on parviendra aussi à une entente qui soit de nature à prévenir toute difficulté pour l'avenir. En se basant sur ce qui se pratique actuellement à Chiasso, M. le président annonce que la Délégation suisse renoncerait à ce qu'on insérât à l'art. 25 du traité le second alinéa présenté par elle, pourvu que, d'autre part, il fût mentionné au procès-verbal que le dédouanement des marchandises à la sortie du Simplon aura lieu comme

il s'effectue aujourd'hui à Chiasso, c'est-à-dire qu'il s'appliquera à toutes les marchandises à l'exception des toiles d'emballage, des sucres et des objets d'or et d'argent, qui, sauf erreur et vérification, sont seuls exclus de l'opération douanière dans la dite station.

M. le Ministre *Peiroleri* estime que le 1<sup>er</sup> alinéa de l'art. 22 donne déjà des garanties dont la Suisse devrait pouvoir se contenter. Le Gouvernement italien ne pourrait pas, sans se lier les mains d'une façon inadmissible, s'engager formellement à ce qu'en aucune circonstance on ne fasse d'autre exception quant à la possibilité de dédouaner au bureau italien du Simplon que celles des catégories de marchandises qui en sont présentement exclues à la douane de Chiasso. Il ajoute que la Délégation italienne a pris un soin tout particulier à obtenir de son Gouvernement les concessions les plus larges possibles, sur ce point, et qu'elle est encore prête à faire auprès de lui une nouvelle démarche dans le sens du vœu manifesté par la Délégation suisse.

La *Délégation suisse* fait observer que l'attitude qu'elle prend sur cette question lui est dictée par l'intérêt que le Conseil fédéral voue aux cercles commerciaux de la Suisse. Tout en renonçant à l'adjonction qu'elle avait proposée à l'art. 25 (nouvel article 26), et en allant ainsi au-devant de la manière de voir du Ministère des Finances d'Italie, elle doit demander absolument que l'état de choses existant *actuellement* à la gare de Chiasso quant au dédouanement soit garanti à la future station douanière italienne du Simplon. Elle croit pouvoir espérer qu'on s'entendra sur ce point, d'autant plus que les avis ne diffèrent pas sensiblement quant au fond et qu'il s'agit seulement de trouver une formule qui les concilie.

La Conférence revoit encore le texte définitif du traité, auquel elle apporte quelques améliorations de rédaction.

La séance est levée à 1 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> heure.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

## Dixième séance.

Jeudi, 21 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 4 heures de l'après-midi.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la 9<sup>e</sup> séance est lu et approuvé avec quelques changements de rédaction.

M. le Ministre *Peiroleri* annonce qu'il n'a pas encore reçu la réponse du Ministère des Finances d'Italie au sujet des compétences à assurer au futur bureau des douanes italiennes à la sortie du tunnel.

A ce propos, M. le *Président* déclare, en complément de la proposition faite par la Délégation suisse dans la dernière séance, qu'il résulte des renseignements pris que les articles exclus du dédouanement à Chiasso ne comprennent pas les sucres et les toiles d'emballage, et que la nomenclature en est faite dans des lois et décrets récents.

---

### Contrat de concession.

La *Délégation italienne* déclare qu'elle se trouve d'accord avec la Compagnie Jura-Simplon sur tous les articles du cahier des charges, ainsi que sur ceux de la Convention pour la concession de la partie du grand tunnel sur territoire italien, y compris le tronçon de la tête sud du tunnel à l'aiguille d'entrée de la gare d'Iselle, à l'exception de l'art. 1<sup>bis</sup> (nouvel art. 2) et des n<sup>os</sup> 3 et 5 du nouvel article 3.

Les discussions qui ont eu lieu sur ces divers points ont amené un rapprochement notable entre les propositions de la Compagnie et celles des Délégués; mais ils ne jugent pas opportun de les pousser plus loin, ce qui ne pourrait maintenant amener à aucun résultat positif, puisque les décisions sur les points controversés ne pourront être prises que par les Ministres compétents, lorsqu'il s'agira de conclure définitivement le contrat de concession.

Les *Représentants de la Compagnie Jura-Simplon* adhèrent à la déclaration de la Délégation italienne en ajoutant qu'ils réservent également à une entente ultérieure la question du régime fiscal auquel sera assujéti la Compagnie durant la période d'exploitation.

---

La séance est levée à 5 heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

## Onzième séance.

Vendredi, 22 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 11<sup>1/2</sup> heures du matin.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la 10<sup>e</sup> séance est approuvé.

M. le Ministre *Peiroleri* annonce qu'il a reçu de M. le Ministre des Finances d'Italie une réponse à la demande qui lui avait été adressée au sujet de la douane italienne à la sortie du tunnel. Le Ministre des Finances déclare qu'il ne pourrait admettre la proposition de la Délégation suisse dans les termes où elle a été formulée, parce que son adoption rendrait permanent le traitement de la nouvelle douane du Simplon, tandis que ce traitement doit être subordonné, comme celui de la douane de Chiasso, aux conventions en vigueur. Il ajoute que d'ailleurs les compétences de la douane italienne de Chiasso pourraient se trouver augmentées, mais qu'elles ne pourront en aucun cas être réduites aussi longtemps qu'existent ces conventions.

Sur le vu de cette déclaration, la *Délégation suisse* répond qu'elle ne peut que maintenir sa demande de formuler le principe du dédouanement de toutes les marchandises à la future gare douanière du Simplon, et persiste dans ses propositions.

D'un commun accord, la question est renvoyée à l'entente ultérieure mentionnée dans l'art. 26 du traité.

La séance est levée à midi et demi.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.



## Séance de clôture.

Lundi, 25 novembre 1895.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

La séance est ouverte à 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures du matin.

Sont présents tous les Délégués, plus M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, et M. *Dumur*, membre de cette Direction.

Le procès-verbal de la 11<sup>e</sup> séance est lu et approuvé.

Aucune observation n'étant présentée, il sera procédé, après la clôture de la présente séance, à la signature du traité et des plans généraux annexés au dit traité (art. 5).

M. le *Président* prononce la clôture de la Conférence. Il remercie Messieurs les Délégués et particulièrement Messieurs les Plénipotentiaires italiens du zèle et de l'excellent esprit dont ils ont tous été animés et qui lui ont rendu la tâche si facile. Il espère qu'un accord complet s'établira sur tous les points entre les deux Gouvernements et que rien ne viendra s'opposer à l'accomplissement d'une œuvre qui sera un digne couronnement de la fin de ce siècle.

M. le Ministre *Peiroleri* répond en quelques mots à M. Lachenal pour le remercier et se joindre aux vœux qu'il a exprimés.

---

Le procès-verbal de la présente séance de clôture est approuvé et la séance levée à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures.

LE PRÉSIDENT,  
A. LACHENAL.

LES SECRÉTAIRES,  
MURSET.  
DUCOMMUN.

## Procès-verbal de signature.

---

LES PLÉNIPOTENTIAIRES DU CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,  
à savoir :

MONSIEUR JOSEPH ZEMP, Président de la Confédération, chef du Département des Postes et  
des Chemins de fer :

MONSIEUR ADRIEN LACHENAL, Vice-président du Conseil fédéral, chef du Département des  
Affaires étrangères ;

MONSIEUR ÉMILE FREY, Conseiller fédéral, chef du Département militaire ;

et LES PLÉNIPOTENTIAIRES DE SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE, à savoir :

MONSIEUR AUGUSTE DES BARONS PEIROLERI, Sénateur du royaume, Son Envoyé extraordi-  
naire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse ;

MONSIEUR LE COMMANDEUR ANTOINE FERRUCCI, Député au Parlement et Président de section  
du Conseil supérieur des Travaux publics ;

Se sont réunis aujourd'hui, le 25 novembre 1895, à 10 heures du matin, au Palais fédéral,  
à Berne, pour procéder à la signature du traité entre la Suisse et l'Italie pour la *construction et  
l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola*.

Après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs, expédiés en bonne et due  
forme, les instruments du traité ont été produits, et, les ayant trouvé exacts et concordants, ils  
les ont signés et revêtus de leurs cachets.

Les Plénipotentiaires ont, en même temps, signé les plans généraux annexés au traité et  
mentionnés à l'article 5.

**En foi de quoi**, le présent procès-verbal a été dressé et signé, en deux exemplaires, et les  
Plénipotentiaires ont déclaré approuver, en même temps, le procès-verbal de toutes les séances  
précédentes, dont un exemplaire est annexé aux présentes.

Fait à **Berne**, le vingt-cinq novembre mil huit cent quatre-vingt-quinze (25 novembre 1895).

ZEMP.

A. PEIROLERI.

A. LACHENAL.

A. FERRUCCI.

E. FREY.

TRAITÉ  
ENTRE  
LA SUISSE ET L'ITALIE  
POUR  
LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON DE BRIGUE  
A DOMODOSSOLA

---

Projet du Conseil fédéral suisse, du 5 juillet 1895.

Le Gouvernement italien et le Conseil fédéral suisse, désireux l'un et l'autre d'étendre les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie, se sont engagés, dans le traité de commerce du 19 avril 1892, à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays.

Reconnaissant que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, le Gouvernement italien et le Conseil fédéral suisse ont nommé comme plénipotentiaires chargés de définir les conditions suivant lesquelles cette ligne sera exécutée et exploitée, savoir:

Le Gouvernement italien:

Le Conseil fédéral suisse:

lesquels, après s'être communiqué leurs pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Texte adopté par la Conférence.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et Sa Majesté le Roi d'Italie, désireux l'un et l'autre d'étendre les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie, se sont engagés, dans le traité de commerce du 19 avril 1892, à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays.

Reconnaissant que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, le Conseil fédéral suisse et Sa Majesté le Roi d'Italie ont nommé pour leurs plénipotentiaires chargés de définir les conditions générales suivant lesquelles cette ligne sera exécutée et exploitée, savoir:

Le Conseil fédéral suisse:

Sa Majesté le Roi d'Italie:

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

ARTICLE PREMIER.

Les hautes parties contractantes s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola.

ART. 2.

La jonction à établir comprend trois tronçons :

- 1° La ligne d'accès du côté nord, dès la station actuelle de Brigue jusqu'à la tête nord du grand tunnel;
- 2° Le grand tunnel du Simplon;
- 3° La ligne d'accès du côté sud, dès la tête sud du grand tunnel jusqu'à la station actuelle de Domodossola.

Le point de jonction proprement dit est situé dans l'intérieur du grand souterrain, à environ 9100 mètres de sa tête nord et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

ART. 3.

Le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession qu'il accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que celle du grand souterrain lui-même, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et la première aiguille de la station d'Iselle.

ART. 4.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès du côté sud, dès la station de Domodossola jusques et y compris celle d'Iselle, et

ARTICLE PREMIER.

Les hautes parties contractantes s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola.

ART. 2.

La jonction à établir comprend trois tronçons :

- 1° La ligne d'accès du côté nord, dès la station actuelle de Brigue jusqu'à la tête nord du grand tunnel;
- 2° Le grand tunnel du Simplon, y compris la partie de ligne entre la tête sud et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle;
- 3° La ligne d'accès du côté sud, dès l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle jusqu'à la station actuelle de Domodossola.

Le point de jonction proprement dit est situé dans l'intérieur du grand souterrain, à environ 9100 mètres de sa tête nord et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

ART. 3.

Le Conseil fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession qu'il accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que celle du grand souterrain lui-même, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

ART. 4.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès du côté sud, dès la station de Domodossola jusques et y compris celle d'Iselle, et

à accorder à la Compagnie Jura-Simplon la concession nécessaire pour construire et exploiter la partie du grand souterrain située sur territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et la première aiguille de la station d'Iselle.

ART. 5.

Le grand tunnel sera construit conformément aux plans généraux annexés au présent traité et aux actes de concession.

ART. 6.

Les lignes d'accès au grand souterrain devront remplir les conditions d'une grande ligne internationale. Elles seront projetées pour deux voies, dont une seule sera d'abord construite. Cependant, partout où l'élargissement ultérieur de la plate-forme, en cours d'exploitation, exigerait une augmentation importante de la dépense, les travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Le rayon minimal des courbes est fixé à 300 mètres, la déclivité maximale du côté nord à 10 ‰ et la déclivité maximale du côté sud à 25 ‰.

ART. 7.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction des tronçons du chemin de fer situés sur son territoire, et il en surveillera l'exécution.

Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Gouvernement fédéral suisse.

à accorder à la Compagnie Jura-Simplon la concession nécessaire pour construire et exploiter la partie du grand souterrain située sur territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

ART. 5.

Le grand tunnel sera construit conformément aux plans généraux annexés au présent traité et aux actes de concession.

ART. 6.

Les lignes d'accès au grand souterrain devront être établies selon les conditions d'une grande ligne internationale. Elles seront projetées pour deux voies, dont une seule sera d'abord construite. Cependant, partout où l'élargissement ultérieur de la plate-forme exigerait, en cours d'exploitation, une augmentation importante de la dépense, les travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Le rayon minimal des courbes est fixé à 300 mètres, la déclivité maximale du côté nord à 10 ‰ et la déclivité maximale du côté sud à 25 ‰.

ART. 7.

Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets de construction des tronçons du chemin de fer situés sur son territoire, et en surveillera l'exécution.

Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Conseil fédéral suisse.

Le Gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques



ART. 8.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer soient ponctuellement observées dans l'établissement des tronçons de ligne soumis à leur contrôle respectif.

ART. 9.

Le Gouvernement fédéral suisse fera exécuter les prescriptions du présent traité relatives à la construction de la grande galerie, et il prononcera sur toutes les questions qui ont trait à cette construction.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement des rapports périodiques sur la marche et l'état d'avancement des travaux soumis à leur contrôle respectif.

ART. 10.

Les travaux seront dirigés et poursuivis sur les deux territoires de telle sorte que la ligne entière de Brigue à Domodossola puisse être ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans à partir de la date d'échange des ratifications du présent traité. Ce délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux du grand tunnel.

Les pénalités prévues dans les concessions suisse et italienne pour non-observation du délai de construction du grand tunnel ne pourront être prononcées, en tant qu'elles entraîneraient la déchéance de la concession,

qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux.

ART. 8.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer soient ponctuellement observées dans l'établissement des tronçons de ligne soumis à leur contrôle respectif.

ART. 9.

Le Conseil fédéral suisse fera exécuter les prescriptions du présent traité relatives à la construction de la grande galerie, et il prononcera sur toutes les questions qui ont trait à cette construction, toutefois sur le préavis des délégués techniques italiens si ces questions concernent les travaux sur territoire italien.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement des rapports périodiques sur la marche et l'état d'avancement des travaux soumis à leur contrôle respectif.

Art. 10.

Les travaux seront dirigés et poursuivis sur les deux territoires de telle sorte que la ligne entière de Brigue à Domodossola puisse être ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans à partir de la date d'échange des ratifications du présent traité. Ce délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux du grand tunnel.

Les pénalités prévues dans les concessions suisse et italienne pour non-observation du délai de construction du grand tunnel ne pourront être prononcées, en tant qu'elles entraîneraient la déchéance de la concession, qu'ensuite

qu'ensuite d'entente entre les deux Gouvernements contractants.

ART. 11.

Les deux Gouvernements prennent acte du programme financier présenté par la Compagnie Jura-Simplon pour la construction du grand tunnel.

Ce programme prévoit l'octroi d'une subvention de 20 millions pour l'exécution du premier tunnel à simple voie avec sa galerie parallèle d'aération, savoir: 15 millions de francs de la part de la Suisse (Confédération, cantons, communes et corporations) et 5 millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations directement intéressées à l'entreprise).

Ce programme prévoit en outre le règlement des droits dits de réversion qui, à teneur des actes de concession, pourraient être revendus par les cantons de Fribourg, Genève, Neuchâtel et Vaud sur certaines sections de lignes du réseau Jura-Simplon traversant leur territoire.

Enfin, dans le cas où, par suite de l'accroissement du trafic, le Gouvernement italien exigerait de la Compagnie Jura-Simplon l'établissement de la seconde voie entre Brigue et Iselle, il sera tenu de participer à la dépense par une subvention de 10 millions de liras payable sitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Dans le cas où, par le même motif, le Gouvernement suisse exigerait l'établissement de la seconde voie entre Brigue et Iselle, le Gouvernement italien sera tenu de la prolonger entre Iselle et Domodossola.

La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi

d'entente entre les deux Gouvernements contractants.

ART. 11.

L'autorisation de commencer les travaux ne sera accordée à la Compagnie Jura-Simplon que lorsque celle-ci aura justifié auprès des deux Gouvernements de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

longtemps que le produit brut du trafic passant par le tunnel ne dépassera pas fr. 40,000 par kilomètre et par année.

ART. 12.

Les deux Gouvernements s'engagent réciproquement à user de leurs bons offices auprès des autorités locales compétentes pour l'obtention des subventions prévues dans le programme financier de la Compagnie.

Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon, visée par le présent traité, la subvention de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident de la Suisse. Cette subvention est comprise dans celle de 15 millions de francs attribuée à la Suisse par l'art. 11 du présent traité.

ART. 13.

Les deux Gouvernements prennent acte de l'engagement contracté par la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon d'exécuter le grand tunnel du Simplon et de l'ouvrir à l'exploitation dans les conditions déterminées pour la première phase de l'entreprise (tunnel à

ART. 12.

Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.

Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille liras, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise dans la subvention ci-dessus de 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions à fournir par la Suisse.

ART. 13.

La Compagnie Jura-Simplon ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola ne dépassera pas fr. 40,000 par kilomètre et par année.

Dans le cas où l'établissement de la seconde

simple voie avec galerie parallèle d'aération), sans autres subventions que celles prévues par l'art. 11 ci-dessus et par la convention du 1895 passée entre cette Compagnie et le Gouvernement italien.

ART. 14.

Les parties contractantes uniront leurs efforts pour faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin de fer du Simplon et pour assurer ainsi le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux dans les conditions les plus régulières et les plus rapides, et au meilleur marché possible.

ART. 15.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel, qui constitue la partie la plus importante de la ligne. Une convention spéciale déterminera les conditions d'exploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola.

ART. 16.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que, dans l'élaboration des tarifs, il ne soit pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Ils veilleront aussi à ce qu'il soit établi des tarifs directs pour le transit à travers le Simplon.

voie serait exigé par le Gouvernement italien, ce dernier sera tenu de participer à la dépense par une subvention de dix millions de lires payable aussitôt après l'achèvement des travaux, ainsi que de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domodossola. Mais si la seconde voie est établie spontanément par la Compagnie ou exigée par la Confédération suisse, le Gouvernement italien sera tenu seulement de la prolonger entre Iselle et Domodossola.

ART. 14.

Les parties contractantes s'entendront pour faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin de fer du Simplon et pour assurer le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux de toute espèce dans les conditions les plus régulières et les plus rapides, et au meilleur marché possible.

ART. 15.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel, qui constitue la partie la plus importante de la ligne. Une convention spéciale déterminera les conditions d'exploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola.

ART. 16.

Les deux Gouvernements veilleront à ce que, dans l'élaboration des tarifs, il ne soit pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Ils veilleront aussi à ce qu'il soit établi des tarifs directs pour le transit à travers le

Afin d'assurer l'unité des tarifs sur le tronçon du grand tunnel, les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées pour tout le parcours de Brigue à Iselle sur les bases de la concession suisse. En vue de tenir compte des grandes dépenses d'établissement de ce tronçon, tous les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longueur de 22 kilomètres, soit de 11 kilomètres sur chacun des deux pays.

ART. 17.

Les individus condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douane ou de péages ne pourront pas être employés par la Compagnie Jura-Simplon entre les stations de jonction.

Il n'est d'ailleurs dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des Etats sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

ART. 18.

Les deux Gouvernements agiront d'un commun accord pour assurer la correspondance, soit à Brigue, soit à Domodossola, avec les départs et les arrivées des trains les plus directs des réseaux

Simplon. Ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les Gouvernements des deux pays.

Afin d'assurer l'unité des tarifs sur le tronçon du grand tunnel, les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées, pour tout le parcours de Brigue à Iselle, sur les bases de la concession suisse. En vue de tenir compte des grandes dépenses d'établissement de ce tronçon, tous les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longueur de 22 kilomètres, soit de 11 kilomètres sur chacun des deux territoires.

ART. 17.

Le Conseil fédéral suisse consent à ce qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du Gouvernement italien, fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon, dès l'échange des ratifications du présent traité.

ART. 18.

Les individus condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douane ne pourront pas être employés par la Compagnie Jura-Simplon entre les stations de jonction.

Il n'est d'ailleurs dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des Etats sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

ART. 19.

Les deux Gouvernements agiront d'un commun accord pour assurer la correspondance, soit à Brigue, soit à Domodossola, avec les départs et les arrivées des trains les plus directs des



aboutissants. Ils se réservent de déterminer le nombre minimum des trains destinés au transport des voyageurs; ce nombre ne pourra, en aucun cas, être inférieur à quatre par jour dans chaque direction; l'un de ces trains au moins sera un train express.

ART. 19.

Sur tout le parcours, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'Etat dans lequel ils entreront, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

ART. 20.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et la police des voyageurs, seront réglées aussi favorablement que le permet la législation des deux pays.

ART. 21.

Les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités douanières, toutes les facilités compatibles avec les lois et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement les facilités qui sont ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront

réseaux aboutissants. Ils se réservent de déterminer le nombre minimum des trains destinés au transport des voyageurs; ce nombre ne pourra, en aucun cas, être inférieur à quatre par jour dans chaque direction, et l'un de ces trains au moins sera un train express.

ART. 20.

Sur tout le parcours, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats, ni quant au mode et aux prix de transport, ni quant aux temps et au mode de l'expédition. A cet effet, les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ou qui y transitent, ne seront traités, sous aucun rapport, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire ou qui circulent à l'intérieur.

ART. 21.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et la police des voyageurs, seront réglées aussi favorablement que le permet la législation de chacun des deux pays.

ART. 22.

Les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités douanières, toutes les facilités compatibles avec les lois et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement les facilités qui sont ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront

admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'au lieu de destination se trouve un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et règlements généraux, et que, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas, dans certains cas, jugée nécessaire ailleurs.

Les deux Gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations de jonction des deux pays.

ART. 22.

La voie ferrée de Brigue à Domodossola sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, en ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.

ART. 23.

Les Compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer seront tenues

admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux situés à la frontière, et cela aux conditions ci-après:

- 1° Les wagons complets, ainsi que les colis isolés, seront sans exception mis sous fermeture douanière par le bureau de douane frontière;
- 2° La dite facilité ne pourra être accordée que pour les marchandises et bagages destinés à une localité où se trouve un bureau de douane muni des compétences nécessaires;
- 3° Les envois de marchandises dont la visite douanière est jugée nécessaire ailleurs, dans certains cas, par des dispositions législatives ou réglementaires, sont exclus des facilités stipulées ci-dessus;
- 4° Il sera en outre exigé, d'une manière générale, qu'il soit satisfait aux prescriptions des lois et règlements en vigueur sur la matière.

Les deux Gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations de jonction des deux pays.

ART. 23.

La voie ferrée de Brigue à Domodossola sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, en ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.

ART. 24.

Les Compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer entre Brigue

de remplir, en ce qui concerne le service des postes dans les stations de jonction et entre ces stations, les obligations suivantes:

- 1° Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements, les lettres et les employés chargés du service;
- 2° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures postales, et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les colis;
- 3° Mettre à la disposition des administrations postales des deux pays, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;
- 4° Etablir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les deux stations frontières.

ART. 24.

Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques pour le service du chemin de fer, ainsi que les installations nécessaires sur leurs territoires res-

et Domodossola seront tenues de remplir, en ce qui concerne le service des postes dans les stations de jonction et entre ces stations, les obligations suivantes:

- 1° Transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges;
- 2° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures postales et la faculté de prendre et de remettre les lettres et les colis;
- 3° Mettre à la disposition des administrations postales des deux pays, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;
- 4° Etablir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les deux stations frontières.

ART. 25.

Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques et des téléphones pour le service du chemin de fer, ainsi que les installations nécessaires sur

ectifs pour créer et entretenir éventuellement un service de traction électrique entre les stations de Brigue et d'Iselle.

Des télégraphes pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations italienne et suisse auront droit, entre les deux stations frontières, au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes télégraphiques établies par chacune d'elles le long du chemin de fer.

ART. 25.

La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites gares internationales, pour autant que ces points ne sont pas réglés dans le présent traité, sont expressément réservées à une entente ultérieure entre les Gouvernements des deux Etats.

ART. 26.

Le présent traité sera ratifié dès qu'il aura été approuvé par le Parlement italien et par l'Assemblée fédérale, et les ratifications en seront échangées à  
aussitôt que faire se pourra.

leurs territoires pour créer et entretenir, le cas échéant, un service de traction électrique entre les stations de Brigue et d'Iselle.

Des télégraphes et des téléphones pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations italienne et suisse auront droit, entre les deux stations frontières, au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes télégraphiques et téléphoniques établies par chacune d'elles le long du chemin de fer.

ART. 26.

La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites gares internationales, en tant que ces points ne sont pas réglés dans le présent traité, sont expressément réservées à une entente ultérieure entre les Gouvernements des deux Etats.

ART. 27.

Le présent traité sera soumis à l'approbation du Parlement italien et de l'Assemblée fédérale, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.



# CONVENTION

POUR LA

## CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON DÈS LA FRONTIÈRE ITALO-SUISSE A ISELLE

### Projet de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, de mai 1895.

Entre  
contractant au nom de l'Administration de l'Etat,  
Et  
contractant au nom de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,  
Il est convenu ce qui suit:

#### ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement italien accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à Iselle.

La Compagnie concessionnaire s'engage à construire et à exploiter le dit chemin de fer, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, le Gouvernement italien s'obligeant, de son côté, à construire et à faire exploiter la ligne d'accès au grand tunnel dès la station de Domodossola jusques et y compris la gare d'Iselle, et à ouvrir ce tronçon à l'exploitation à la même date que celui du grand tunnel.

### Texte issu des délibérations de la Conférence.

Entre  
contractant au nom de l'Administration de l'Etat,  
Et  
contractant au nom de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,  
Il est convenu ce qui suit:

#### ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement italien accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à Iselle.

La Compagnie concessionnaire s'engage à construire et à exploiter le dit chemin de fer, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, le Gouvernement italien s'obligeant, de son côté, à construire la ligne d'accès au grand tunnel dès la station de Domodossola jusques et y compris la gare d'Iselle, et à ouvrir ce tronçon à l'exploitation à la même date que le grand tunnel.



Cette concession est accordée pour une durée de 99 ans, à compter dès la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Les conditions de cette concession sont déterminées:

- a) Par le traité international du 1895 conclu entre l'Italie et la Suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon;
- b) Par la présente convention, ainsi que par le cahier des charges de même date qui y est annexé et en fait partie intégrante;
- c) Par les dispositions générales de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les travaux publics et par les dispositions réglementaires qui en dérivent, en tant qu'il n'y est pas dérogé dans les actes mentionnés ci-dessus sous lettres *a* et *b*.

Cette concession est accordée pour une durée de 99 ans, dès la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Les conditions de cette concession sont déterminées:

- a) Par le traité international du 1895 conclu entre l'Italie et la Suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon;
- b) Par la présente convention, ainsi que par le cahier des charges de même date qui y est annexé et en fait partie intégrante;
- c) Par les dispositions générales de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les travaux publics et par les dispositions réglementaires qui en dérivent, en tant qu'il n'y est pas dérogé dans les actes mentionnés ci-dessus sous lettres *a* et *b*.

## ART. 2.

(Discussion réservée).

L'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola sera faite par la Compagnie Jura-Simplon d'après les conditions d'une convention spéciale, dont une des bases sera que la Compagnie recevra, comme dédommagements des dépenses d'exploitation de toute nature, une somme annuelle de 3600 francs par kilomètre, augmentée de la moitié du produit brut effectif kilométrique, calculé sur la longueur réelle entre l'extrémité de l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle, du côté de la Suisse, et l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Domodossola.

Une redevance spéciale sera payée par la Compagnie pour l'usage de cette dernière station, qui appartient à la ligne Novare-Domodossola.

Les autres conditions, en tant qu'il y aura lieu, seront conformes à celles qui concernent

ART. 2.

Tenant compte des avantages résultant pour l'Italie du tracé qu'elle a exigé et qui est celui actuellement projeté, l'Etat accorde au concessionnaire, respectivement à son Entreprise générale, les faveurs ci-après :

1° Une subvention annuelle de fr. 3000 par kilomètre, calculée sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres. Cette subvention sera payée à partir de la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation jusqu'à l'expiration de la concession ;

2° L'exonération des impôts et du timbre sur les billets de voyageurs et les transports de marchandises ;

3° L'utilisation gratuite des forces hydrauliques nécessaires à la construction et à l'exploitation du grand tunnel ;

4° L'exonération des droits d'entrée et de sortie des marchandises et objets ci-après, en tant qu'ils sont exclusivement destinés à la construction ou à l'exploitation du grand tunnel et à ses installations extérieures, savoir : les explosifs et leurs accessoires (catégorie III du tarif italien douanier, classes 52 et 53), les bois (tarif italien, catégorie IX, classe 163) et tous les articles rentrant dans la catégorie XII du tarif italien (classes 201 à 230 inclusivement), y compris les machines fixes et mobiles affectées à la locomotion, mais sous réserve expresse que la Compagnie se soumettra aux mesures que le Gouvernement jugera utiles en vue d'éviter les fraudes et de garantir les intérêts de l'Administration des douanes ;

5° L'exonération en faveur de l'Entreprise

l'exploitation des lignes du réseau de la Méditerranée, dans le contrat et le cahier des charges du 31 octobre 1884, approuvés par la loi du 27 avril 1885, n° 3048.

ART. 3.

Tenant compte des avantages résultant pour l'Italie du tracé qu'elle a exigé et qui est celui actuellement projeté, l'Etat accorde à la Compagnie les faveurs ci-après :

1° Une subvention annuelle de 3000 livres par kilomètre, calculée sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres, c'est-à-dire 66,000 livres par an (art. 12 du traité) ;

2° L'utilisation gratuite des forces hydrauliques, soit comme force motrice, soit pour l'éclairage électrique, soit pour tout autre usage, nécessaire à la construction et à l'exploitation du grand tunnel sur territoire italien, mais en se conformant aux dispositions de la loi en vigueur pour la concession des eaux publiques et aux règlements y relatifs ;

3° L'exemption des droits d'entrée sur les instruments, les machines, les ustensiles et, en général, sur tout le matériel qui sera employé dans les travaux de construction et pour les installations y relatives comme instrument ou moyen d'exécution, à la condition qu'à l'achèvement des travaux le matériel qui ne sera pas utilisé pour l'exploitation soit réexporté, ou que la Compagnie concessionnaire en paie les droits d'entrée correspondant à l'état dans lequel il se trouvera.

Seront également exemptés des droits d'entrée les matériaux de construction, les rails et leurs accessoires pour la construction de la voie définitive de la partie de la ligne sur le territoire italien.

Les explosifs et leurs accessoires qui seront

générale, pendant la construction du grand tunnel, des impôts, droits d'enregistrement, taxes et contributions perçus par l'Etat, les provinces, les cercles et les communes.

employés dans les travaux de construction seront exemptés également, soit des droits d'entrée, soit de l'impôt de fabrication.

Néanmoins, à conditions égales, la Compagnie devra préférer l'industrie nationale italienne. Pour les explosifs et leurs accessoires, l'égalité de conditions aura lieu lorsque les prix offerts par l'industrie étrangère, augmentés de 5 % pour la poudre de mine et de 15 % pour la dynamite et les autres explosifs, ne dépasseront pas ceux offerts par les fabriques italiennes. (Discussion réservée.) •

Quand il sera démontré, ensuite d'enchères régulières, que les prix des produits italiens dépassent les limites ci-dessus indiquées, le Gouvernement autorisera l'introduction en franchise de tous droits des achats d'explosifs et de leurs accessoires que la Compagnie fera à l'étranger. A défaut de cette autorisation, l'importation de ces fournitures sera soumise au paiement des droits de douane suivant les tarifs en vigueur.

Pour jouir de ces exemptions, la Compagnie se soumettra aux mesures que le Gouvernement italien jugera utiles en vue d'éviter les fraudes et de garantir les intérêts de l'Administration des douanes.

4<sup>e</sup> Seront soumis à un droit fixe d'enregistrement de 1 lire:

- a) L'acte de concession pour la construction et l'exploitation de la ligne;
- b) L'acte de constitution de la Compagnie concessionnaire;
- c) Les actes par lesquels la Compagnie a adjugé ou adjudgera la construction de la ligne et de ses dépendances sur le territoire italien, soit à forfait, soit à prix unitaires.

Les actes concernant l'expropriation des terrains et autres biens-fonds, motivée par la construction du chemin de fer, seront également soumis au droit fixe de 1 lire par acte.

5° Pour le paiement de l'impôt sur le revenu mobilier (ricchezza mobile), eu égard aux risques de l'œuvre grandiose du grand tunnel, le revenu industriel de l'entreprise générale de la Compagnie pendant la période de la construction sera établi sur la base de cinq pour cent du prix à forfait des travaux à exécuter sur territoire italien et en conformité de la loi du 22 juillet 1894. L'impôt ainsi calculé en une somme en chiffres ronds de 106,800 liras sera payé par la Compagnie en six annuités de 17,800 liras chacune à dater de l'expiration de la deuxième année dès le commencement des travaux.

Les concessions et faveurs des n<sup>os</sup> 2, 3, 4, 5 du présent article, en tant qu'il y aura lieu, s'appliqueront aussi bien à la construction du premier tunnel qu'à celle éventuelle du second, avec cette différence que le paiement de l'impôt sur le revenu mobilier de liras 33,750 sera perçu en cinq annuités égales de liras 6750, à partir de la fin de la première année dès le commencement des travaux du second tunnel. (Discussion réservée.)

#### ART. 3.

Pour tout ce qui concerne l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, ou l'expropriation d'autres droits immobiliers, le Gouvernement italien garantit au concessionnaire l'application des prescriptions légales en vigueur pour la construction des chemins de fer de l'Etat. Ce droit d'expropriation est étendu aux installations électriques

#### ART. 4.

Pour tout ce qui concerne l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, ou l'expropriation d'autres droits immobiliers, le Gouvernement italien garantit à la Compagnie l'application des prescriptions légales en vigueur pour la construction des chemins de fer en Italie. Ce droit d'expropriation est étendu aux installations électriques

éventuellement nécessaires pour la construction et l'exploitation du grand tunnel, ainsi qu'aux travaux et ouvrages qui en dérivent; l'art. 225 de la loi du 20 mars 1865 est applicable à ces installations et à leurs dépendances.

La Compagnie n'a à payer ni impôt foncier ou de donation, ni droit de mutation pour l'expropriation, perpétuelle ou temporaire, de terrains ou de droits immobiliers, en tant que cette expropriation sera nécessaire à l'établissement de la voie et de ses dépendances ou à l'exploitation de la ligne. Les contrats relatifs à ces expropriations sont soumis à un droit d'enregistrement fixe de 1 franc pour chaque propriété.

Le concessionnaire jouit également, en ce qui concerne le chemin de fer, ses dépendances, son matériel et ses produits, de l'exemption des impôts, taxes et contributions perçus par l'Etat, les provinces, les cercles et les communes, ainsi que des droits d'enregistrement autres que ceux prévus à l'alinéa qui précède.

Les employés à l'exploitation du chemin de fer sont soumis, en matière d'impôt, à la législation du lieu de leur domicile.

#### ART. 4.

Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession à partir de la trentième année dès la date d'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement faites par la Compagnie pour la construction de la ligne, sous déduction toutefois du capital des subventions en argent accordées au concessionnaire en Italie par l'Etat, les provinces, les communes et corporations.

éventuellement nécessaires pour la construction et l'exploitation du grand tunnel, ainsi qu'aux travaux et ouvrages qui en dérivent.

La Compagnie est tenue de se conformer aux dispositions de la loi du 7 juin 1894 et du règlement en vigueur pour la transmission des forces électriques à distance.

Les employés à l'exploitation du chemin de fer sont soumis, en matière d'impôt, à la législation du lieu de leur domicile.

#### ART. 5.

Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession à partir de la trentième année dès la date d'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement faites par la Compagnie pour la construction de la ligne, sous déduction toutefois du capital des subventions accordées au concessionnaire en Italie par l'Etat, les provinces, les communes et corporations.



A l'expiration de la concession, le Gouvernement devra également rembourser au concessionnaire les mêmes dépenses de premier établissement, sous déduction des susdites subventions, à moins qu'il ne préfère renouveler la concession pour une nouvelle période de 99 ans dans les mêmes conditions.

Toutefois, durant cette nouvelle période, le concessionnaire cessera d'être au bénéfice de la subvention annuelle kilométrique de trois mille francs prévue à l'art. 2, et l'Etat pourra en tout temps racheter la concession dans les conditions prévues au présent article. A l'expiration de cette nouvelle période, le chemin de fer et ses dépendances feront gratuitement retour à l'Etat, à l'exception du matériel roulant et des approvisionnements.

#### ART. 5.

Pour l'exécution de la présente convention, le concessionnaire élit domicile attributif de juridiction à Domodossola, où il se fera représenter par un agent spécial auquel seront valablement adressés tous ordres, communications et réquisitions des autorités italiennes compétentes.

A l'expiration de la concession, le Gouvernement devra également rembourser à la Compagnie les dépenses de premier établissement, sous déduction des susdites subventions, à moins qu'il ne préfère renouveler la concession pour une nouvelle période de 99 ans dans les mêmes conditions.

Toutefois, durant cette nouvelle période, le concessionnaire cessera d'être au bénéfice de la subvention annuelle kilométrique de trois mille lires prévue à l'art. 3, et l'Etat pourra en tout temps racheter la concession dans les conditions prévues au présent article.

A l'expiration de cette nouvelle période, le chemin de fer et ses dépendances feront gratuitement retour à l'Etat, à l'exception du matériel roulant et des approvisionnements.

#### ART. 6.

Dès que la présente convention entrera en vigueur, 4 délégués seront désignés par le Conseil fédéral, sur la présentation du Gouvernement italien, pour faire partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon.

#### ART. 7.

Pendant la durée des travaux de construction, la Compagnie aura au chantier d'Iselle un représentant technique auquel puissent être valablement adressés tous ordres et communications des autorités italiennes compétentes concernant les travaux.

Durant la période d'exploitation, la Compagnie élira domicile attributif de juridiction à Domodossola, où elle sera représentée par un agent spécial auquel puissent être valablement adressés tous ordres et communications des autorités italiennes compétentes.

ART. 6.

Les difficultés de nature technique et administrative qui pourraient surgir à l'occasion de la présente concession et du cahier des charges y annexé seront tranchées par le Ministre des Travaux publics, sur le préavis du Conseil des Travaux publics et, au besoin, du Conseil d'Etat. Les litiges d'un caractère civil seront déférés à un tribunal arbitral à constituer dans chaque cas particulier. Chacune des parties désignera deux arbitres, et le cinquième, auquel la présidence sera dévolue, sera choisi par les quatre premiers ou, à défaut d'entente, par le président de la Cour d'appel de Rome.

ART. 7.

La présente convention entrera en vigueur dès la ratification du traité international du 1895 conclu entre l'Italie et la Suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.

ART. 8.

La Compagnie ne pourra en aucun temps transférer la présente concession sans l'autorisation du Gouvernement italien.

ART. 9.

Les différends de nature technique et administrative qui pourraient surgir à l'occasion de la présente concession et du cahier des charges y annexé seront résolus par le Ministre des Travaux publics. Les litiges d'un caractère civil seront déférés à un tribunal arbitral à constituer dans chaque cas particulier. Chacune des parties désignera deux arbitres, et le cinquième, auquel la présidence sera dévolue, sera choisi par les quatre premiers ou, à défaut d'entente, par le président de la Cour d'appel de Rome.

ART. 10.

La présente convention entrera en vigueur dès l'échange des ratifications du traité international du 1895 conclu entre l'Italie et la Suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.



# CAHIER DES CHARGES

POUR LA

## CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON

DÈS LA FRONTIÈRE ITALO-SUISSE A ISELLE

(Annexe à la Convention du 1895)

### Projet de la Compagnie Jura-Simplon, de mai 1895.

#### ARTICLE PREMIER.

Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle, première gare italienne entre Brigue et Domodossola, la frontière étant située à environ 9100 mètres de la tête nord du grand souterrain et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

Ce chemin de fer sera construit conformément aux plans généraux élaborés par la Compagnie Jura-Simplon et annexés au présent cahier des charges.

#### ART. 2.

Les travaux doivent être commencés dans le délai de douze mois à compter dès la date de ratification du traité international conclu le 1895 entre l'Italie et la Suisse pour le percement du Simplon, et la ligne être livrée

### Texte issu des délibérations de la Conférence.

#### ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à construire et à exploiter, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle, première gare italienne entre Brigue et Domodossola, la frontière étant située à environ 9100 mètres de la tête nord du grand souterrain et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

Ce chemin de fer sera construit conformément aux plans généraux élaborés par la Compagnie Jura-Simplon et annexés au présent cahier des charges.

#### ART. 2.

Les travaux doivent être commencés dans le délai de douze mois dès la date de l'échange des ratifications du traité international conclu le 1895 entre l'Italie et la Suisse pour le percement du Simplon, et la ligne être livrée

Objet de la concession.

Délai pour le commencement et l'achèvement des travaux.

à l'exploitation dans un délai de huit ans à compter dès la même date.

ART. 3.

Plans  
d'exécution.

Les plans d'exécution des travaux à exécuter sur territoire italien doivent être préalablement approuvés par le Ministre des Travaux publics et ne pourront être modifiés sans son autorisation.

ART. 4.

Type à adopter.

Le chemin de fer sera construit à une seule voie avec écartement normal des rails.

Toutefois les ouvrages d'art extérieurs seront construits de manière à permettre l'établissement subséquent d'une seconde voie, si les besoins de l'exploitation la rendaient nécessaire.

ART. 5.

Clôtures.

L'accès de la voie ferrée, à l'extérieur du grand tunnel, sera garanti par une haie vive ou par tout autre système admis par le Ministre des Travaux publics.

ART. 6.

Conservation  
des monuments  
et propriété  
des objets d'art  
trouvés dans  
les fouilles.

Les monuments mis à découvert par les travaux du chemin de fer doivent être soigneusement protégés. Le concessionnaire doit donner avis de leur découverte au Gouvernement par l'intermédiaire du préfet de la province, lequel pourvoit de suite à leur enlèvement afin de ne pas arrêter les travaux.

Quant à la propriété des statues, médailles et autres objets ou débris antiques de tout genre, on observera les lois et règlements en vigueur.

à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans dès la même date.

ART. 3.

Les plans d'exécution des travaux à exécuter sur territoire italien doivent être préalablement approuvés par le Ministre des Travaux publics et ne pourront être modifiés sans son autorisation. La Compagnie doit également donner communication au Ministère des Travaux publics du programme et des plans des installations pour le percement du grand tunnel à exécuter sur le territoire italien.

ART. 4.

Le chemin de fer sera construit à une seule voie avec écartement normal des rails.

Toutefois les ouvrages d'art extérieurs seront construits de manière à permettre l'établissement subséquent d'une seconde voie, si les besoins de l'exploitation la rendaient nécessaire.

ART. 5.

L'accès de la voie ferrée, à l'extérieur du grand tunnel, sera garanti par une haie vive, des murs en pierres sèches ou par tout autre système admis par le Ministre des Travaux publics.

ART. 6.

Les monuments qui seraient mis à découvert par les travaux du chemin de fer doivent être soigneusement protégés. Le concessionnaire doit donner avis de leur découverte au Gouvernement par l'intermédiaire du préfet de la province, lequel pourvoit de suite à leur enlèvement afin de ne pas arrêter les travaux.

Quant à la propriété des statues, médailles et autres objets ou débris antiques de tout genre, on observera les lois et règlements en vigueur.

ART. 7.

L'administration du chemin de fer doit fournir aux fonctionnaires de l'Etat chargés de surveiller la construction et l'exploitation de la ligne les moyens de remplir leur mandat en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en transportant gratuitement leur personne et leurs bagages.

ART. 8.

Le transport des voyageurs a lieu au moins trois fois par jour dans chaque sens. Les trains de voyageurs doivent marcher à une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres à l'heure.

Les horaires sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

ART. 9.

Sous réserve des dispositions contenues aux art. 23 et 24 du traité international du 1895 entre la Suisse et l'Italie pour le percement du Simplon, les services de la poste et des télégraphes, ainsi que l'établissement des lignes télégraphiques, sont soumis aux mêmes prescriptions et jouissent des mêmes privilèges que sur le réseau de la Méditerranée, comme cela est fixé dans le cahier des charges annexé à la loi du 27 avril 1885, n° 3048,

ART. 7.

L'administration du chemin de fer doit four- Surveillance.  
nir aux fonctionnaires de l'Etat chargés de surveiller la construction et l'exploitation de la ligne les moyens de remplir leur mandat en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en transportant gratuitement leurs personnes et leurs bagages.

ART. 8.

Le transport des voyageurs a lieu au moins quatre fois par jour dans chaque sens. Les Trains  
et horaires.  
trains de voyageurs doivent marcher à une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres à l'heure. Un des trains journaliers dans chaque sens devra être un train express.

Les horaires sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics, qui les réglera d'accord avec le Gouvernement fédéral suisse.

ART. 9.

La Compagnie devra se conformer aux me- Service  
sures approuvées par le Gouvernement pour le cumulatif.  
service cumulatif et intérieur avec les autres chemins de fer italiens.

ART. 10.

Sous réserve des dispositions contenues aux Service de la  
art. 24 et 25 du traité international du poste et des  
1895 entre la Suisse et l'Italie télégraphes.  
pour le percement du Simplon, les services de la poste et des télégraphes, ainsi que l'établissement des lignes télégraphiques, sont soumis aux mêmes prescriptions et jouissent des mêmes privilèges que sur le réseau de la Méditerranée, comme cela est fixé dans le cahier des charges annexé à la loi du 27 avril 1885, n° 3048,



concernant l'exploitation du réseau de la Méditerranée.

ART. 10.

Correspon-  
dances  
et télégrammes  
de service.

Le concessionnaire ne peut transporter gratuitement que les lettres et les plis concernant exclusivement l'administration et l'exploitation de la ligne. Il ne peut de même transmettre gratuitement que les télégrammes relatifs au service de son réseau.

ART. 11.

Réduction des  
taxes en cas de  
cherté.

Lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial réduit pour le transport des blés, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif sont fixées par le Ministre des Travaux publics sur le préavis de la Compagnie.

ART. 12.

Fonds spécial;  
caisses de  
secours.

La Compagnie est tenue d'alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de créer, pour son personnel, une caisse de secours et une caisse des malades. Les dispositions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

ART. 13.

Choix des  
employés pour  
le service  
non technique.

Le personnel non technique employé à l'exploitation de la ligne doit être composé, pour un tiers au moins, de militaires ou de volontaires libérés, pourvu qu'ils possèdent l'âge

concernant l'exploitation du réseau de la Méditerranée, à l'exception du § 4 de l'art. 50, qui est supprimé, et sous réserve des modifications qui, en vertu du § 12 du même article, y ont été ou y seront introduites, à la suite des résultats de l'expérience et du développement progressif du service des postes.

ART. 11.

La Compagnie ne peut transporter gratuitement que les lettres et les plis concernant exclusivement l'administration et l'exploitation de la ligne et des lignes du réseau italien avec lesquelles elle est en service cumulatif. Elle ne peut de même transmettre gratuitement que les télégrammes relatifs au service de son réseau.

ART. 12.

Lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'établir momentanément un tarif spécial réduit pour le transport des blés, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif sont fixées par le Ministre des Travaux publics sur le préavis de la Compagnie.

ART. 13.

La Compagnie est tenue d'alimenter convenablement un fonds de renouvellement. Elle est également tenue de créer, pour le personnel, une caisse de secours et une caisse des malades, soit pendant la période d'exécution des travaux, soit pendant la période d'exploitation. Les dispositions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

ART. 14.

Le personnel non technique employé à l'exploitation de la ligne doit être composé, pour un tiers au moins, de militaires ou de volontaires libérés italiens, pourvu qu'ils possèdent

voulu, ainsi que les qualités morales et les aptitudes physiques nécessaires.

Pendant la construction de la ligne, la Compagnie doit également employer un nombre équitable de ressortissants italiens.

ART. 14.

Si les délais pour le commencement et l'achèvement des travaux n'étaient pas observés par le concessionnaire, celui-ci pourrait être déclaré déchu de ses droits et la ligne devenir, par ce fait, propriété de l'Etat, les cas de force majeure dûment réservés.

l'âge voulu, ainsi que les qualités morales et les aptitudes physiques nécessaires.

Pendant la construction de la ligne, la Compagnie doit également employer un nombre équitable de ressortissants italiens.

ART. 15.

Si les délais pour le commencement et l'achèvement des travaux n'étaient pas observés, la Compagnie pourrait, sauf les cas de force majeure dûment constatés, être déclarée déchue de la concession, et l'on procéderait à une nouvelle adjudication d'après les articles 252, 253, 254 de la loi du 20 mars 1865 sur les travaux publics.

Déchéance de  
la concession.



# PROJET DE LOI

PRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (CAETANI), AVEC LE CONCOURS DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (PERAZZI), DU MINISTRE DES FINANCES (BRANCA) ET DU MINISTRE DU TRÉSOR (COLOMBO)

## TRAITÉ ET ACTES DE CONCESSION POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON

*Séance du 29 mai 1896*

MESSIEURS,

Lorsqu'en 1857 le Gouvernement subalpin décrétait l'œuvre audacieuse et grandiose du percement du Fréjus, il concédait aussi à une Société suisse et française un chemin de fer d'Arona à Domodossola ou Crevola, avec son prolongement éventuel jusqu'à la jonction avec le chemin de fer suisse de la vallée du Rhône. On n'avait pas prévu, dans cette concession, la manière dont serait traversé le Simplon; mais depuis lors le problème de ce passage par voie ferrée a fait l'objet d'études nombreuses se rapportant aux projets les plus variés. De la proposition Flachet, suivant laquelle on aurait traversé la montagne à 1759 mètres de hauteur au moyen d'une galerie de 2940 mètres, en montant le long des flancs de la montagne par des pentes de 50 et de 60 pour mille, jusqu'au projet de l'ingénieur Lommel, de 1882, lequel proposait une galerie de 20,000 mètres ayant son point culminant à 708 mètres au-dessus du niveau de la mer, plusieurs autres combinaisons ont été étudiées et publiées avec plus ou moins de développements et de détails. Pendant longtemps, néanmoins, ces études sont restées à l'état de projet, sans aucune probabilité pour une prompte et réelle exécution.

La Société concessionnaire du tronçon italien Arona-Domodossola, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière suisse, avait aussi la concession de la ligne suisse de la frontière française près de St-Gingolph, par le Valais, jusqu'à la frontière italienne au delà du Simplon. Comme elle était

dénommée *Société de la ligne d'Italie par le Simplon*, il lui incombait de pourvoir à la construction d'un chemin de fer par le Simplon; mais après avoir construit et livré à l'exploitation le tronçon de chemin de fer du lac de Genève à Sierre, dans le canton du Valais, et avoir procédé, en Italie, à la construction de quelques kilomètres de voie ferrée près de Domodossola, elle abandonna, en 1864, l'œuvre entreprise, et, après plusieurs années de longue attente, notre Gouvernement prit l'initiative de déclarer cette Société déchue de ses droits de concession. Cette déchéance fut prononcée définitivement par les tribunaux. La Compagnie tomba en faillite aussi sur le territoire suisse, et sa concession, vendue aux enchères publiques, fut achetée par la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale, qui poursuivit les travaux de construction du chemin de fer du Valais jusqu'à Viège, faisant ainsi renaître l'espérance d'une nouvelle jonction des chemins de fer suisses et italiens à travers le Simplon.

Le retrait de la concession du chemin de fer d'Arona à Domodossola ne nous avait pas fait non plus renoncer à l'idée d'établir un chemin de fer qui, parcourant la vallée du Toce, servit à rapprocher notre réseau de voies ferrées du chemin de fer suisse longeant la vallée du Rhône. En effet, dans le projet de loi qui vous fut présenté le 22 novembre 1877 pour l'approbation du rachat des chemins de fer romains et méridionaux, pour l'exploitation du réseau continental et pour de nouvelles constructions de chemins de fer, la ligne d'accès du Simplon, soit de Gozzano à Domodossola, était comprise dans le nombre de ces dernières, avec des facilités et de fortes subventions destinées à en favoriser la construction et à en assurer l'exploitation. On justifiait cette proposition en faisant observer que lorsque le percement du Simplon serait devenu un fait accompli, cette ligne serait la voie internationale la plus directe entre Milan et Paris et que, bien longtemps avant cette époque, elle aurait encore l'avantage, qui n'est pas à dédaigner, de relier au réseau du Piémont l'importante vallée de l'Ossola.

Ce projet de loi ne fut pas mis en discussion; mais deux ans après fut décrétée, par la loi du 29 juillet 1879, la construction d'un réseau de chemins de fer complémentaires, et, au nombre des lignes à construire par l'Etat avec une participation d'un dixième à fournir par les provinces intéressées, figure la ligne de Gozzano à Domodossola sous la même dénomination de *ligne d'accès au Simplon*. Cette ligne est maintenant terminée et ouverte à l'exploitation depuis plusieurs années.

Nous avons voulu vous rappeler ces faits, Messieurs, pour vous démontrer que chez nous on n'a jamais perdu de vue l'utilité qu'aurait pour notre commerce un chemin de fer qui mettrait en communication le val d'Ossola avec la vallée supérieure du Rhône, et que, sur les deux versants des Alpes, les constructions de voies ferrées se sont progressivement étendues vers le Simplon, en rapprochant les lignes italiennes des voies suisses, même avant que l'on eût déterminé la manière de franchir la montagne par un chemin de fer. La cession de la Savoie à la France avait enlevé toute importance à la galerie de Fréjus comme ligne de transit international, et ainsi, bien avant que cette galerie fût ouverte à l'exploitation, on pouvait prévoir, ce qui de fait est arrivé, que la ligne du Mont-Cenis ne servirait pas à étendre le commerce de transit du port de Gènes à destination de la Suisse et de la France orientale. Favorisée par les tarifs différentiels établis

sur les lignes de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, Marseille est, en effet, restée maîtresse des marchés de la Suisse française, qui, à raison des distances, auraient dû être tributaires du port de Gênes.

Quand on entreprit, après 1860, les études techniques et économiques pour un chemin de fer à travers les Alpes helvétiques, on décida que la ligne projetée devait avoir pour objectif la vallée du Rhin et l'Allemagne méridionale: en conséquence, le chemin de fer du Simplon, qui débouche, au contraire, vers l'occident, dans la vallée du Rhône, ne pouvait plus être pris en considération. Ainsi, lorsque fut promulguée la loi pour la construction de notre réseau complémentaire, ni l'ouverture du *Mont-Cenis*, qui eut lieu en 1871, ni celle plus récente du *Gothard* n'avaient amoindri l'utilité et l'opportunité d'un autre passage intermédiaire à travers les Alpes entre le Mont-Cenis et le St-Gothard, ayant pour objectif la Suisse occidentale et la partie septentrionale de la France, avec les principaux ports d'embarquement pour l'Angleterre. Les populations de la Suisse française donnèrent toujours la préférence au Simplon pour le passage de ce chemin de fer, parce qu'il attirerait un grand trafic international sur le long trajet de Brigue à St-Maurice, et qu'il viendrait déboucher sur la rive septentrionale du lac Léman, qui en est la partie la plus peuplée, la plus riche et la plus fréquentée par les étrangers. En France même prévalait à cette époque l'opinion que la ligne du Simplon était plus en état qu'aucune autre de combattre efficacement la concurrence du Gothard et d'attirer sur les lignes françaises les marchandises qui s'échangent en transit entre l'Angleterre et l'extrême-Orient par les ports de notre péninsule, qui forment pour ainsi dire comme un grand pont débouchant justement vers les plages de l'Afrique et de l'Asie. En 1880, alors que Gambetta était à la tête du Gouvernement français, on proposa que la France accordât une subvention de 40 millions pour l'ouverture d'un autre passage alpin à l'occident du Gothard, et ce Gouvernement manifesta sa préférence pour le Simplon. Mais lorsque le projet fut soumis aux Chambres, la ligne du Mont-Blanc, qui débouchait d'un côté en Savoie, c'est-à-dire sur territoire français, trouva beaucoup de partisans et obtint la majorité dans la Commission chargée d'étudier la question, sans que ses propositions aient été depuis lors soumises aux délibérations du Parlement français, délibérations qui, même favorables à la ligne du Mont-Blanc, seraient restées sans effet.

Il était évident que, sans parler des grandes difficultés techniques que présentait, surtout à cette époque, un percement des plus hautes cimes des Alpes, l'Italie se serait refusée à coopérer à une œuvre qui n'aurait été que la répétition de celle du Mont-Cenis et qui n'aurait eu aucune heureuse influence sur son commerce de transit, puisque la ligne du Mont-Blanc venant à déboucher sur le réseau de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, dont les intérêts sont intimement liés à ceux du port de Marseille, comme c'est le cas pour le Mont-Cenis, Gênes aurait trouvé dans les tarifs des chemins de fer français des obstacles insurmontables à l'extension de son commerce de transit, et Turin n'aurait pas même retiré de cette ligne les avantages qu'elle était en droit d'espérer eu égard aux distances.

Voulant utiliser pour le passage des Alpes la ligne récemment construite d'Ivrée à Aoste, on



mit en avant deux autres passages, savoir celui du Grand St-Bernard et celui du Petit St-Bernard, qui, eux aussi, ont la ville d'Aoste pour tête de ligne.

Mais le premier, débouchant dans la stérile vallée de la Tarantaise, présente encore plus que celle du Mont-Blanc l'inconvénient d'être une répétition empirée de la ligne du Mont-Cenis. Le passage du Grand St-Bernard présente des difficultés techniques très grandes; il est d'un accès très difficile sur le versant italien, et, débouchant sur le versant suisse à Martigny, il ne laisserait au long tronçon Martigny-Brigue (80 kilomètres) que le seul trafic local, qui resterait par cela même peu rémunérateur, tandis que le percement du Simplon y provoquerait un important mouvement de transit.

Quand il s'agit de construire une grande artère internationale, et spécialement quand elle réclame des capitaux aussi considérables que ceux qu'exige un passage alpin, il est indispensable d'adopter un tracé qui satisfasse les intérêts des deux nations en cause. Or, comme l'Italie ne pouvait accepter le Petit St-Bernard non plus que le Mont-Blanc, et que le Grand St-Bernard ne donnait pas satisfaction aux intérêts suisses, il fallait bien, tout compte fait, et indépendamment même des avantages particuliers qu'offre la ligne du Simplon, reprendre les études de ce passage, à l'exclusion de tout autre, comme étant celui qui satisfait au plus grand nombre d'intérêts.

Cependant, après avoir établi que pour un chemin de fer conduisant directement de la haute Italie aux régions occidentales de l'Europe centrale le passage du Simplon devait être préféré, il restait encore à choisir entre les nombreux projets étudiés en vue du percement de cette montagne. Il fallait exclure *a priori* tous les projets qui prévoyaient une galerie courte, parce que leur exécution aurait nécessité des lignes d'accès gravissant les pentes par de longs développements avec de fortes déclivités et des abris artificiels sur un espace de plusieurs kilomètres, où la voie aurait été toujours exposée aux intempéries qui, dans des régions aussi élevées, peuvent compromettre la sécurité de l'exploitation et sa régularité. Par l'exécution de semblables projets l'on aurait obtenu, avec des dépenses considérables de construction et d'entretien, une voie ferrée imparfaite et par cela même incapable de faire aux lignes rivales une concurrence avantageuse.

Si donc on voulait faire une œuvre réellement utile aux intérêts de notre commerce, il était absolument nécessaire de n'accepter d'autres projets que ceux qui prévoyaient un long tunnel traversant à une hauteur modérée le massif du Simplon. Dans cette conviction ce fut encore la Compagnie de la Suisse-Occidentale et du Simplon qui proposa la première le tracé étudié avec le plus grand soin par l'ingénieur Lommel. Ce tracé comportait une galerie de 20 kilomètres, rejoignant à Piè di Mulera le fond de la vallée du Toce, par une ligne d'accès à grands rayons sur notre territoire, avec une déclivité qui ne dépassait pas le 12,5 pour mille.

Cependant, à défaut d'une importante subvention de la France, qu'on espérait encore obtenir en 1882, la Compagnie dut se résoudre à porter ses vues sur d'autres projets moins coûteux. En 1886 elle avait réussi à combiner une association de capitaux français, suisses et italiens pour le percement d'une galerie longue de 16,070 mètres, composée de deux lignes droites unies par une courbe à fort rayon pour éviter de passer sous les cimes les plus élevées du Monte-Leone et dont



le point culminant aurait été situé à 845,28 mètres au-dessus du niveau de la mer, tandis que les deux têtes du tunnel se seraient trouvées à 820 et 830 mètres. On demandait alors à l'Italie une subvention de 15 millions de francs. Sans aucun engagement de notre part sous le rapport financier, nous fîmes examiner préalablement le projet au point de vue technique, tout en faisant observer qu'il ne pourrait pas être accepté dans la forme sous laquelle il était présenté. Dans les conférences tenues à Berne en juillet 1889, les délégués italiens déclarèrent, en effet, que l'Italie ne pourrait accepter pour la grande galerie aucun tracé qui n'aurait pas sur territoire italien une partie notable de son développement, de manière à ce que son accès méridional se trouvât à une distance considérable de la frontière italo-suisse. Ils ajoutèrent que l'Italie aurait accepté le tracé Lommel de 1882, ou tout autre équivalent, qui aurait rempli les conditions sus-indiquées.

Ensuite de ces déclarations, le projet de 1886 fut écarté. D'ailleurs, la faillite du *Comptoir d'escompte*, survenue en 1889, mit à néant toute la combinaison financière créée pour la mise à exécution de ce projet, et dans laquelle le Comptoir d'escompte avait une forte participation.

Le projet d'un chemin de fer par le Simplon parut donc oublié pour quelques années; mais, entre temps, la Compagnie de la Suisse-Occidentale et du Simplon acquérait les chemins de fer de l'Etat de Berne et, sous le nom de « Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon », parvenait à constituer un réseau de plus de 1000 kilomètres, ce qui représente à peu près le tiers de la totalité du réseau des chemins de fer suisses, et dont le développement relie les centres importants par leur population et leur commerce, de Genève, Lausanne, Berne, Lucerne, Bâle, etc.

Ayant acquis ainsi une base plus solide et plus ample, de même qu'une plus grande puissance financière, la nouvelle Société mit de nouveau à l'étude le percement du Simplon, qui, par l'union de son grand réseau avec celui des chemins de fer italiens, devait lui procurer indubitablement une notable augmentation de trafic et une prospérité financière incontestable. Elle accepta, après mûr examen, l'ingénieux et hardi projet proposé par l'entreprise bien connue Brandt, Brandau et C<sup>ie</sup>, et conclut, le 20 septembre 1893, un contrat avec cette association.

Suivant ce projet, la ligne, se détachant de la nouvelle station de Brigue, sur la rive gauche du Rhône, monte avec une déclivité de 10 pour mille et, après un développement de 2480 mètres, arrive à l'accès nord de la grande galerie, à la cote de 687,10 mètres au-dessus du niveau de la mer. La galerie, longue de 19,731 mètres, prend la direction N.-O.—S.-E., et elle a son point culminant à 705,20 mètres. L'accès sud, placé en aval d'Iselle, dans la vallée du torrent Cherasca, est à 633,75 mètres. Avec ce tracé, plus de la moitié de la galerie emprunte le territoire italien, ce qui répond pleinement aux conditions stipulées dans les conférences de 1889; de plus, par suite de la faible déclivité dans la galerie, du 2 pour mille sur le versant nord et du 7 pour mille sur le versant sud, avec un palier de 500 m. entre les deux rampes, son exploitation se trouvera dans d'excellentes conditions.

Le grand tunnel sera donc, quant à ses conditions planimétriques et altimétriques, dans une situation peu différente de celle de la galerie du projet Lommel de 1882. La seule différence importante se trouve dans le système de construction très rationnel et fort ingénieux que l'entreprise

Brandt, Brandau et C<sup>ie</sup> a imaginé, et qui sera appliqué par elle dans l'exécution de ces travaux gigantesques.

L'entreprise entend exécuter complètement la galerie à une seule voie; mais à côté de ce tunnel, à 5,50 mètres de section en clef sur le plan des rails et de 4,50 mètres ou mieux 4,70 mètres sur le plan même, on ouvrira une autre galerie d'avancement, parallèle à la première, haute de 3,85 mètres et large de 3,70 mètres, distante de 17 mètres de l'axe de celle-ci, en faisant communiquer les deux tunnels entre eux au moyen de galeries transversales, distantes de 200 mètres les unes des autres. De cette manière la galerie d'avancement servira pendant la construction à l'écoulement des eaux, à l'accès de l'air et à celui de l'eau froide destinée à mettre en mouvement les perforatrices, à la ventilation des chantiers intérieurs de maçonnerie et de perforation, à l'entrée des trains destinés aux transports de toute nature, lesquels ensuite sortiront, de même que l'air, par l'issue de la première galerie. Il est évident qu'on obtiendra ainsi une ventilation aussi facile que régulière, que les chantiers pourront se maintenir au sec et que les transports se feront dans des conditions plus commodes et plus régulières qu'avec une seule galerie à double voie. La première galerie achevée et mise en exploitation, la seconde sera utilisée pour la ventilation, pour l'écoulement des eaux et leur conduite, pour l'éclairage électrique, pour tous les travaux et pour tous les services qui peuvent survenir pendant l'exploitation, en supprimant ainsi toute cause de difficultés et d'embarras à la circulation des trains dans la première galerie.

Dans le contrat du 20 septembre 1893, une dépense à forfait de fr. 54,500,000 a été prévue pour la construction du premier tunnel et de la seconde galerie parallèle, et dans cette somme figurent pour fr. 7,000,000 les installations aux deux entrées du tunnel. Ces installations, telles qu'elles sont prévues, sont plus grandioses que celles qui ont servi au percement des autres grands tunnels alpins, tant au point de vue des forces hydrauliques qui seront utilisées dans les travaux de percement qu'à celui des dispositions à prendre avec le plus grand soin pour placer les ouvriers dans d'excellentes conditions hygiéniques. Si, dans la suite, le trafic et le mouvement des voyageurs et des marchandises par le Simplon deviennent tels qu'ils ne puissent plus être convenablement desservis par l'unique voie de la première galerie, il est stipulé dans le contrat que moyennant une somme totale de fr. 15,000,000, l'entreprise, dans un délai de quatre ans, pourra être obligée de convertir la seconde galerie en un tunnel semblable au premier. Resteront cependant à la charge de la Compagnie du Jura-Simplon les dépenses pour l'expropriation des terrains, pour l'achat et la pose du matériel de la voie, ainsi que celles qui seront nécessaires sur le versant nord au delà du tunnel, y compris la construction de la nouvelle station de Brigue, qui exigera une rectification du cours actuel du Rhône, de telle sorte que quand les deux tunnels seront achevés, le percement du Simplon entre les deux stations de Brigue et d'Iselle aura coûté fr. 75,000,000, somme qui n'est pas supérieure à celle que prévoyait le projet de 1886 pour une galerie à double voie, d'une longueur de bien peu supérieure à 16 kilomètres.

La question des frais n'a pas pour nous une grande importance, puisque la dépense sera supportée en très grande partie par la Compagnie du Jura-Simplon et qu'elle se trouve déjà déter-

minée par une somme à forfait résultant d'un contrat, conclu avec de bonnes garanties entre cette Compagnie et une entreprise très solide au point de vue financier, très experte en ce genre de travaux. En revanche, il est d'un haut intérêt pour l'Italie d'acquérir la certitude que l'entreprise sera menée à bonne fin et que l'exploitation dans de si longs tunnels se fera dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.

Or, un des éléments les plus essentiels de succès pour le percement de ces grandes galeries réside dans l'existence de grandes forces motrices hydrauliques. L'une des plus grandes difficultés que les travaux du tunnel du Gothard aient eu à surmonter a été celle de l'insuffisance des forces motrices dont on pouvait disposer pendant une partie de l'année, surtout du côté d'Airolo. Le Simplon, avec ses débouchés situés à 500 mètres plus bas que ceux du Gothard, se trouvera par ce fait même avoir à sa disposition des forces motrices plus considérables et plus constantes. La force qui sera utilisée pour les turbines du côté nord, au moyen d'une conduite d'eau du Rhône, pourra s'élever à 2360 chevaux vapeur et pourrait même être augmentée au besoin par des dérivations de la Massa, de la Saltine, de la Ganter, affluents du Rhône. Du côté sud, on obtiendra de la Cherasca une force disponible de 2260 chevaux vapeur, et l'on pourrait avoir une force égale de la Diveria. Avec des eaux aussi abondantes et à de hautes pressions, on aura non seulement une force surabondante pour mettre en mouvement les perforatrices, mais on aura aussi celle qui est nécessaire pour pourvoir à une ventilation abondante et permanente des chantiers (50 m<sup>3</sup> au moins à la seconde), pour leur éclairage électrique et pour l'abaissement de la température au moyen de projections d'eau froide ou de poussière d'eau. L'entreprise se propose aussi d'utiliser la force de l'eau pour enlever rapidement les déblais, par des moyens dont elle n'a pas cru devoir nous faire connaître les détails.

Cette abondance de forces motrices naturelles, constatée par de nombreux essais et des expériences répétées, est déjà un moyen d'action essentiel et puissant pour le percement du grand tunnel; mais, en outre, les perforatrices à pression d'eau du système Brandt perfectionné, qui seront mises en œuvre par l'entreprise, constitueront un autre élément de succès assuré. Avec des perforatrices Brandt moins puissantes, on a pu obtenir dans la galerie de l'Arlberg un avancement de 5,60 mètres; pour celle de Suram, dans le Caucase, la moyenne a été de 5,98 mètres par jour et l'on a atteint parfois un avancement maximum de 7,37 mètres, ce qui fait que l'on ne peut considérer comme hasardeux l'engagement pris par l'entreprise de percer les deux tunnels en cinq ans et demi, ou 5 ans et 8 mois, selon le semestre dans lequel sera donnée l'autorisation de commencer les travaux.

La nature géologique des roches à percer fournit aussi de favorables présomptions pour une marche rapide et régulière des travaux. En allant du nord au sud on rencontrera d'abord 3700 mètres environ de schistes avec des bancs de gyps, puis 9700 mètres de couches de calcaires alternées de micaschistes et de gneiss, et pour terminer un massif de gneiss d'Antigorio et de micaschistes. Les couches sont perpendiculaires à l'axe de la galerie et se trouvent ainsi dans la disposition la plus favorable à une action prompte et efficace des perforatrices.

La condition, prescrite par la Compagnie du Jura-Simplon et acceptée par l'entreprise dans le contrat, d'employer pendant la durée des travaux des moyens artificiels de refroidissement pour empêcher que dans les chantiers la température ne dépasse 25° centigrades, est aussi une autre garantie de la bonne marche des travaux.

Dans les chantiers du Gothard, la température atteignit 31°. Dans la galerie du Simplon, sur laquelle une montagne de 2140 mètres d'élévation pèsera de tout son poids, il faut admettre qu'on rencontrera une température plus élevée; mais par une ventilation énergique, facilitée par les puissants moyens de refroidissement dont on dispose actuellement, on réussira sans aucun doute à abaisser la température à 25°, pour le plus grand bien des ouvriers et de l'avancement des travaux, sans parler encore de ce que les conditions hygiéniques seront accrues dans une notable proportion par les dispositions spéciales que devra prendre l'entreprise et qui ont été totalement omises ou grandement négligées lors du percement du Gothard.

Si, à toutes ces conditions favorables, qui résultent des forces naturelles ou des conditions du contrat, on ajoute les garanties morales qu'offre une entreprise qui a conduit à bien tant d'œuvres colossales et qui compte au nombre de ses associés le hardi constructeur du chemin de fer du Pilate et la puissante fabrique de machines de MM. Sulzer et C<sup>ie</sup>, à Winterthour, on peut affirmer qu'il n'y a aucun motif de douter que le percement du Simplon puisse être accompli dans un nombre d'années assez restreint.

Il pourrait néanmoins s'élever des doutes sur la possibilité d'assurer dans le tunnel une exploitation sûre et régulière.

En maintenant les ventilateurs établis à l'orifice de la galerie pendant la durée des travaux et qui peuvent fournir plus de 50 mètres cubes d'air par seconde, ou bien en appliquant aux deux issues le ventilateur inventé par l'ingénieur Saccardo, on n'aura plus dans la galerie qu'une quantité tolérable et limitée d'acide carbonique, même en supposant le tunnel parcouru par 48 trains en 24 heures, d'autant plus que les pentes légères n'exigeront pas des locomotives une forte consommation de combustible. D'ailleurs, il faudra plusieurs années de travail avant qu'on puisse livrer à l'exploitation le chemin de fer du Simplon, et les rapides progrès qu'a déjà faits l'application de l'électricité à la traction donnent lieu d'admettre, selon toute probabilité, que des moteurs électriques seront alors substitués aux locomotives et qu'on supprimera ainsi dans la galerie la production de la fumée, ce qui permettra de faire disparaître toutes les difficultés de ventilation.

Ce dernier projet pour le percement du Simplon et le contrat du 20 septembre 1893 pour son exécution furent présentés au Conseil fédéral par la Compagnie du Jura-Simplon en vue d'obtenir son adhésion. Les négociations nécessaires furent ensuite engagées avec le Gouvernement italien pour assurer l'exécution de cette œuvre internationale réellement gigantesque. Il était évident que le projet, par l'importance de la Compagnie qui le présentait et par les précédents de la Société qui en avait assumé l'exécution, méritait d'être pris en sérieuse considération. Cependant, avant de s'engager d'une façon quelconque à favoriser sa réalisation, le Conseil fédéral voulut le soumettre à l'examen et aux appréciations de trois ingénieurs, étrangers à la Suisse, d'une com-



pétence indiscutable, universellement reconnue, et dont l'opinion devait avoir une autorité incontestable.

Les experts auxquels fut confiée par le Conseil fédéral cette grave et délicate mission furent l'ingénieur Francis Fox, de Londres, l'ingénieur C.-J. Wagner, inspecteur des chemins de fer de l'Etat autrichien, et le professeur-ingénieur Colombo, de Milan. On posa à ces experts quelques questions précises et nettement déterminées, en les autorisant toutefois à ajouter à leur rapport toutes les remarques qu'ils jugeraient utiles ou opportunes relativement aux dispositions du projet, et à proposer les précautions à prendre dans l'exécution des travaux, comme dans l'exploitation ultérieure du grand tunnel. Les conclusions des experts, exposées dans leur rapport de juillet 1894, à la suite d'une visite sur les lieux et après une étude approfondie des divers détails des questions soulevées, ont été entièrement favorables à l'exécution du projet; en effet, sauf quelques recommandations dont il sera d'ailleurs facile de tenir compte, les experts déclarent avoir la conviction que la construction et l'exploitation des galeries à travers le Simplon ne sont pas de nature à présenter des difficultés spéciales, si l'on a soin d'observer les règles de sûreté et de prudence prévues dans le projet même ou suggérées par eux.

Ensuite d'un jugement si favorable, rendu par des ingénieurs faisant autorité, le Conseil fédéral ne tarda pas à renouer avec notre Gouvernement les négociations restées en suspens depuis les Conférences de Berne de 1889, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à travers le Simplon. Le projet proposé était entièrement conforme aux déclarations faites en 1889 par les délégués italiens, puisque l'issue sud du tunnel aboutit au val de Cherasca, en dessous d'Iselle, à 5 kilomètres environ de la frontière si l'on parcourt la route nationale, tandis qu'en suivant l'axe de la galerie il y a environ 10,030 mètres entre la frontière et l'issue du tunnel. De plus, la cote basse de ce débouché, outre les grands avantages qu'elle procure à l'exploitation, facilite aussi la construction de la ligne d'accès jusqu'à Domodossola et en diminue considérablement les dépenses, lesquelles doivent être en totalité supportées par l'Italie. Enfin, dès l'abord, on nous laissait prévoir que la participation aux dépenses nécessitées par le percement du tunnel serait de beaucoup inférieure à celle prévue pour l'exécution du projet de 1886, qui était cependant bien moins favorable pour nous. A ces considérations inhérentes à la nature technique du nouveau projet venaient s'en ajouter d'autres d'une nature commerciale et économique, pour décider notre Gouvernement à accepter les propositions faites par le Conseil fédéral suisse. En effet, d'après ce projet, le chemin de fer du Simplon, traversant les Alpes seulement à 705 mètres au-dessus du niveau de la mer, c'est-à-dire à une hauteur très peu supérieure à celle des principaux passages de voies ferrées des Apennins, à un niveau inférieur de 450 mètres à celui du Gothard, de 590 mètres à celui du Mont-Cenis, de 605 mètres à celui de l'Arlberg, se trouvera dans des conditions d'exploitation exceptionnellement favorables pour un passage alpin, et le tunnel sera de beaucoup plus facile et plus sûr que ceux des lignes concurrentes. En effet, sur toute la ligne du Valais, les pentes ne dépassent jamais le 10 pour mille, et, sur le versant italien, pour les 17 ou 18 kilomètres seulement compris entre Iselle et Domodossola, on devra sans doute admettre des déclivités de 20‰

et même peut-être quelque peu supérieures, mais on pourra surmonter ces difficultés en appliquant aux trains la double traction.

Ces conditions d'exploitation plus faciles permettront à la voie du Simplon de se prêter au transit des marchandises avec des tarifs très réduits, bien mieux que les lignes du Mont-Cenis et du Gothard, qui ont sur plusieurs kilomètres une rampe, la première du 30, et l'autre de 25 à 26 pour mille. Cette circonstance contribuera à étendre la zone d'action du port de Gênes au détriment de celle de Marseille. En outre de cette action directe au profit de notre commerce, l'ouverture à l'exploitation du chemin du Simplon mettra la Compagnie du Gothard dans l'obligation de supprimer les tarifs différentiels qu'elle perçoit actuellement sur les sections de son réseau qui ont une pente supérieure au 15 pour mille, et elle obligera de même la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée à réduire les tarifs presque prohibitifs qu'elle applique pour les marchandises entre Modane et Genève. Le commerce de Turin et du Piémont profitera tout spécialement de cet avantage.

La ligne du Simplon répond admirablement au but de l'extension du commerce de transit du port de Gênes, non seulement par le peu d'élévation du tunnel, mais plus encore par sa position topographique. Cette ligne débouche, en effet, dans une région de la Suisse dans laquelle le port de Marseille exerce une influence prédominante, sans que la concurrence faite par le chemin de fer du Gothard, dont l'action ne s'étend guère au delà de Berne et de Soleure, puisse être portée en ligne de compte. Il en sera autrement pour la ligne du Simplon, par laquelle la distance de Gênes à Genève sera de quelques kilomètres inférieure à celle de Marseille-Genève. Cela ne suffira peut-être pas pour assurer sans conteste à Gênes la clientèle de ce marché important; mais Lausanne et l'ensemble de son riche et peuplé canton feront sûrement partie de la zone commerciale du port de Gênes, puisque la distance de Gênes à Lausanne par le Simplon sera seulement de 418 kilomètres, tandis que depuis Marseille on en compte 554 ou 519 au minimum. On peut en dire autant des cantons de Fribourg et de Neuchâtel, ainsi que d'une partie de celui de Berne. Par la voie plus courte du Simplon, Gênes prévaudra aussi sur Marseille pour quelques-uns des départements orientaux de la France. Cette supériorité de Gênes sera naturellement combattue de diverses manières; toutefois, avec le passage du Simplon, on peut admettre comme acquise au commerce de transit du port de Gênes toute la Suisse française, y compris le canton du Valais et une partie de la Haute-Savoie, c'est-à-dire une population de plus de 900,000 habitants. A raison de l'importance de sa consommation, activée par la présence de plusieurs milliers d'étrangers, qui chaque année affluent dans la contrée et y font de longs séjours, le débouché en question représente pour ce trafic un total d'affaires de beaucoup supérieur à celui qu'indiquerait le chiffre de la population. Il y a lieu de remarquer spécialement aussi que cette riche zone sera acquise à notre trafic au détriment de Marseille et ne consistera nullement en un simple déplacement du commerce qui se fait actuellement par la voie du Gothard. Non seulement le commerce de transit sera favorisé par le Simplon, de même que le mouvement des voyageurs et les multiples relations commerciales entre l'Italie et une grande partie de la Suisse et de la France, mais



on verra s'accroître aussi notre commerce avec l'Angleterre. En effet, si l'on tient compte des distances effectives, les distances de Milan, de Plaisance, de Venise et même celle de Trieste à Paris, sont inférieures par le Simplon de plusieurs dizaines de kilomètres à celle qu'on obtient par les voies du Mont-Cenis et du Gothard; le même fait se produit pour les ports français de Boulogne et de Calais, qui sont les principaux points d'embarquement pour l'Angleterre.

Dès que le Simplon sera ouvert, la malle des Indes, qui passe par Plaisance, prendra cette voie, plus courte de 112 kilomètres. Pour les trains express, la ligne du Simplon, d'un accès plus facile, aura, outre l'avantage d'être la ligne la plus directe, celui qui n'est pas moindre, d'effectuer plus rapidement les trajets.

Il ne faut pas oublier aussi que, par rapport à la ligne du Gothard, le Simplon assurera à nos chemins de fer un plus long parcours entre nos principaux centres de population et de commerce et la frontière italo-suisse. De Milan à Chiasso et à Pino on ne compte que 52 et 101 kilomètres, tandis que de Milan à Iselle par Novare et Gozzano on en parcourrait environ 158, et même si l'on construisait le tronçon d'accès Arona-Gravellona le trajet de Milan à Iselle serait toujours de 143 kilomètres. De Novare à Pino la distance est de 81 kilomètres, de Novare à Iselle de 108 kilomètres. Ainsi, pour tous les itinéraires se dirigeant sur le Simplon par Milan ou par Novare, nos voies ferrées bénéficieront de la prolongation des parcours, et tout le trafic que le Simplon enlèvera au Gothard produira à nos chemins de fer une augmentation de recettes. Cet accroissement de trafic sera spécialement ressenti par la ligne Novare-Gozzano-Domodossola, de 90 kilomètres, laquelle devant se borner, pour le moment, à servir le trafic local, a un rendement de très peu supérieur aux dépenses d'exploitation; quand le Simplon sera ouvert, elle fera partie d'une ligne de grand transit international et son produit net s'accroîtra de manière à pouvoir rémunérer et amortir le capital nécessaire à l'établissement du tronçon Iselle-Domodossola, qui constituera l'une des principales charges à supporter par nos finances pour la construction du chemin de fer à travers le Simplon.

Notre Gouvernement ne pouvait donc hésiter à faire bon accueil à la proposition du Gouvernement fédéral suisse, pour prendre entre les deux Etats les dispositions nécessaires en vue du percement du Simplon, ainsi que de la construction de ses lignes d'accès, et de réaliser ainsi une œuvre d'une utilité incontestable en faveur des populations en deçà et au delà des Alpes, désirée par elles depuis tant d'années et prévue par les dispositions législatives des deux pays. Par l'art. 16 du traité de commerce du 19 avril 1892, les deux Gouvernements se sont engagés à accorder toutes les facilités possibles aux entreprises qui ont pour objet de mettre en communication directe, au moyen de chemins de fer traversant les Alpes suisses, les réseaux de chemins de fer des deux pays, et il est hors de doute que dans cet article, comme dans celui de la loi fédérale du 22 août 1878, on a eu spécialement en vue la construction d'un chemin de fer à travers le Simplon. Cependant, avant l'ouverture des négociations officielles destinées à conclure les conventions indispensables, on jugea opportun d'avoir des conférences officieuses entre les représentants de la Société du Jura-Simplon, ceux de l'entreprise et quelques délégués italiens, pour bien définir les conditions

techniques du travail et pour déterminer la procédure à suivre eu égard aux législations des deux pays et aux conditions particulières du tunnel à ouvrir sous la frontière des deux Etats.

Ensuite de ces pourparlers et de cette entente préliminaire, en juillet de l'année dernière, le Conseil fédéral présenta à notre Gouvernement un projet de traité pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola, ainsi que les projets de convention et de cahier des charges pour la concession à la Compagnie du Jura-Simplon de la ligne du chemin de fer à travers le Simplon, depuis la frontière italo-suisse jusqu'à Iselle. Après un minutieux examen de ces documents par les Ministres compétents, il fut décidé qu'on aurait à Berne, dans les premiers jours de novembre 1895, des conférences dans lesquelles, prenant pour base les conditions proposées dans ces actes officiels, on discuterait les dispositions du traité et des actes de concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.

Ces conférences aboutirent à la stipulation d'un traité entre nos plénipotentiaires et les fondés de pouvoirs du Conseil fédéral suisse, signé à Berne le 25 novembre 1895. Nous venons, Messieurs, par le présent projet de loi, vous demander l'autorisation de donner pleine et entière exécution à ce traité. Dans les mêmes conférences on s'est mis d'accord sur les conditions de la concession, sauf quelques articles pour lesquels un examen ultérieur a été décidé. Les délibérations ont été reprises ici, à Rome, au commencement de février dernier, entre les Ministres compétents et les représentants de la Compagnie du Jura-Simplon, avec laquelle fut conclue, le 22 février écoulé, la Convention avec cahier des charges annexé, pour laquelle nous avons aussi l'honneur de solliciter votre approbation.

Nous avons l'espoir que cette approbation ne nous fera pas défaut, si vous considérez les conditions auxquelles la Compagnie du Jura-Simplon s'engage à exécuter une œuvre si profitable à notre commerce et qui nous procurera aussi l'avantage de donner du travail pendant plusieurs années à un grand nombre d'ouvriers, à une époque où les travaux publics et les constructions particulières sont suspendus par suite de l'état des finances de l'Etat, aussi bien que de la crise économique persistante que nous traversons.

La plupart des dispositions du traité n'exigent pas d'explications détaillées. Nous ajouterons seulement qu'aux articles 3 et 4 les deux Gouvernements assument les obligations et les charges relatives à la construction et à l'exploitation des tronçons de voie ferrée placés sur leurs territoires respectifs; quant à l'Italie, elle a déjà, par contrat du 22 février dernier, commencé à remplir l'engagement pris à l'art. 4.

Mais comme il est à prévoir qu'on ne tardera pas à reconnaître la nécessité de livrer aussi à l'exploitation la seconde galerie après l'avoir terminée, on a stipulé à l'art. 5 qu'on exécutera pour deux voies, sur les tronçons d'accès, les travaux dont l'agrandissement nécessiterait, en cours d'exploitation, une notable augmentation de dépense. On a fixé à 300 mètres le rayon minimum des courbes; nous aurons, en outre, la faculté de porter sur le parcours Domodossola-Iselle la déclivité des pentes à 25 pour mille, mais il serait à désirer que, dans le projet définitif de ce

tronçon, la déclivité fût maintenue quelque peu en dessous de cette limite, afin de rendre plus faciles et moins coûteuses les conditions d'exploitation.

A l'art. 10, le délai maximum de 8 ans est prescrit pour l'achèvement des travaux du grand tunnel, en prévision d'éventualités défavorables; mais comme l'entreprise a assumé dans le contrat l'engagement d'achever ces travaux dans un délai de 66 mois ou de 68 au plus, on a admis que le délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux, dont la durée sera nécessairement inférieure à 8 ans.

Les articles 11, 12 et 13, qui ont trait aux conditions financières se rapportant aux relations entre les deux Gouvernements et la Compagnie du Jura-Simplon, ont donné lieu à de longues discussions dans les conférences de Berne, mais la rédaction définitive de ces articles vous paraîtra certainement de nature à concilier équitablement les divers intérêts en cause, tout en imposant aux finances de l'Etat des charges très restreintes.

En premier lieu, avant de pouvoir entreprendre les travaux, la Compagnie du Jura-Simplon est tenue de prouver aux deux Gouvernements qu'elle possède les ressources nécessaires pour l'exécution des travaux qui lui seront concédés, ressources dans lesquelles rentrent nécessairement les subventions accordées en faveur du Simplon. Dans l'article 12, le Gouvernement fédéral suisse affecte à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs, accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.

Notre Gouvernement, de son côté, accorde à la Société une subvention annuelle de fr. 66,000, payable à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès, et cela pendant toute la durée de la concession, fixée à 99 ans. Comme la ligne sur territoire italien a une longueur d'environ 11 kilomètres, cette somme, que l'on ne commencera à payer au plus tôt que dans six ans, correspond à une subvention kilométrique de fr. 6000, subvention double de celle admise, pour une durée de 70 ans, en faveur des chemins de fer d'un intérêt purement local, par l'article 5 de la loi du 24 juillet 1887 (n° 4785, série 3).

Comme cette subvention annuelle correspond, capitalisée au 4 %, à une somme d'environ fr. 1,650,000, payable au moment où le grand tunnel sera ouvert à l'exploitation, il est évident que notre contribution financière à l'exécution d'une œuvre internationale qui comporte une dépense de 60 millions n'a rien d'exagéré, surtout si on la compare aux frais énormes occasionnés à l'Italie par la construction du chemin de fer du St-Gothard et de ses lignes d'accès.

Le même article porte que la Compagnie du Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise). En considérant maintenant que les provinces et les communes de Milan, de Gênes, de Novare, etc., seront appelées à participer à la formation de ce capital de 4 millions, exigible en plusieurs échéances annuelles, et en mettant en ligne de compte les grands avantages que l'ouverture du Gothard a procurés à Milan et au port de Gênes, dont le trafic s'est

plus que doublé en peu d'années, nous croirions faire tort aux aptitudes commerciales des Lombards et des Liguriens si nous doutions un instant de leur empressement à accorder des subventions sans lesquelles le projet de chemin de fer du Simplon ne saurait aboutir. Il ne s'agit que de semer un grain pour en récolter plusieurs; déjà en prévision de l'accroissement de trafic que procurera l'ouverture du Simplon, on étudie en ce moment les travaux d'agrandissement du port de Gênes, ainsi que l'agrandissement et une meilleure installation des stations qui entourent Milan; nous n'hésitons donc pas à admettre que les subsides attendus des provinces et communes italiennes seront votés par elles, aussi bien que le seront ceux des cantons et des communes suisses.

Le dernier alinéa du même article 12 tend à faciliter aux cantons suisses le paiement de leurs subsides, mais comme ces dispositions sont d'un ordre purement intérieur, il ne me paraît pas opportun de fournir ici les longues explications que réclamerait une question de cette nature.

De toute manière, la forme dans laquelle a été rédigé cet article 12 limite formellement et d'une façon absolue les engagements financiers des deux Gouvernements aux subventions directes qu'ils accordent à la Société, tout en restant entièrement étrangers aux relations entre la Société elle-même et les autres intéressés pour la réalisation des subventions espérées.

L'article 13 statue que la construction de la seconde galerie, et par cela même l'établissement d'une seconde voie, ne seront obligatoires pour la Compagnie que lorsque le produit brut annuel dépassera la somme de fr. 40,000 par kilomètre, et l'on ajoute que notre Gouvernement ne sera tenu de poser la seconde voie entre Iselle et Domodossola que lorsqu'elle aura été imposée dans le tunnel par le Gouvernement suisse à la Compagnie, ou exécutée par celle-ci de sa propre volonté. En outre, dans le cas, bien peu probable, mais que l'on doit pourtant prévoir, où notre Gouvernement exigerait l'établissement de la double voie, il serait tenu de concourir à la dépense par une subvention de 10 millions de francs.

Il est évident que l'exploitation du grand tunnel incombe à la Société qui en exécute la construction, et comme conséquence naturelle, ainsi qu'il est stipulé à l'article 15, celle-ci doit exploiter la ligne jusqu'à Domodossola. En effet, il n'est pas possible, dans l'étroite vallée de la Diveria, d'établir en dessous d'Iselle une gare internationale qui comprenne les installations nécessaires pour le changement des trains, pour les services douaniers et postaux, pour ceux de la police, etc., et il est indispensable de laisser les trains suisses continuer leur route jusqu'à Domodossola, ce qui peut avoir lieu sans le moindre inconvénient, de la même manière que nos trains arrivent à Modane sur la ligne du Mont-Cenis et que, sur la ligne Bellinzzone-Novare, les trains du Gothard circulent jusqu'à la station internationale de Luino. C'est dans cette pensée qu'a été conçu et rédigé l'article 2 de l'acte de concession en renvoyant à des conventions spéciales les dispositions particulières d'après lesquelles devront être réglées les conditions d'exploitation, de même que l'usage de la station commune de Domodossola.

L'article 16, relatif aux tarifs, est d'une grande importance, puisqu'il stipule que les taxes ne pourront pas être plus élevées que celles en vigueur sur les réseaux qui aboutissent à la ligne du Simplon; — qu'on établira des tarifs directs de transit, qui devront être soumis à l'approbation



des deux Gouvernements, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, — qu'on appliquera jusqu'à Iselle les taxes pour le transport des voyageurs et des marchandises sur la base de la concession suisse, et enfin que les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longueur de 22 kilomètres. Cette concession, accordée eu égard aux grandes dépenses d'établissement du tunnel, laisse encore le Simplon dans une situation plus avantageuse que celle des passages concurrents, du Mont-Cenis et du Gothard, sur lesquels on perçoit des surtaxes sur des trajets beaucoup plus longs.

A l'art. 17, le Gouvernement fédéral admet qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du Gouvernement italien, fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie du Jura-Simplon, et l'art. 6 de l'acte de concession fixe à quatre le nombre des représentants italiens. Cette disposition était nécessaire, car, en règle générale, les membres des Conseils d'administration des chemins de fer suisses doivent être Suisses, et, si l'on tient compte du peu de longueur du parcours dont la Compagnie sera concessionnaire sur notre territoire, le nombre de quatre administrateurs paraît suffisant pour que les intérêts italiens soient convenablement représentés dans le Conseil d'administration.

Les conditions relatives aux services des douanes, des postes et des télégraphes sont conformes à celles qui ont été adoptées pour d'autres lignes internationales; elles ont été insérées dans le traité après examen et acceptation par les administrations respectives.

Nous n'avons pas cru qu'il fût nécessaire de déterminer dès à présent s'il n'y aurait qu'une seule station internationale, ou bien s'il y en aurait une à chaque extrémité de la ligne, et comme la solution de ces questions n'a rien de grave, ni d'urgent, il suffit qu'on prenne des décisions à cet égard avant la fin des travaux. On a de même renvoyé à une entente ultérieure entre les deux Gouvernements tout ce qui concerne la situation, les installations et le service de la station internationale, ou éventuellement des deux stations. On peut néanmoins présumer dès à présent que les trains suisses devant continuer jusqu'à Domodossola, cette station, convenablement aménagée et agrandie, deviendra la gare internationale de la ligne du Simplon, au plus grand avantage de cette ville intéressante, dont elle accroîtra le développement et le bien-être.

Parmi les articles de la convention conclue le 22 février dernier pour la concession à la Compagnie Jura-Simplon du tronçon de ligne situé sur territoire italien, l'art. 3 appelle tout spécialement votre attention. Il règle les rapports entre la Société et les administrations financières de l'Etat, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

Dans l'état actuel de nos finances, et ne pouvant, de notre côté, fournir qu'une subvention assez restreinte pour le percement du Simplon, il était convenable d'accorder à cette entreprise toutes les facilités possibles par la réduction des taxes imposées dans la règle aux constructions de travaux publics, ainsi qu'aux sociétés anonymes et industrielles. Si l'on appliquait au cas actuel nos lois financières dans toute leur rigueur, les charges de la Compagnie et de l'entreprise seraient si lourdes que celles-ci se verraient obligées de renoncer à l'entreprise, à moins que l'Etat n'augmentât de plusieurs millions le chiffre de sa subvention.



Il suffit de constater que pour la dynamite seule, dont il existe une fabrique à Brigue, les droits de fabrication et de douane, pour une quantité d'environ 750,000 kilogrammes, nécessaire sur territoire italien pour l'excavation du tunnel, comporterait une dépense de plus de deux millions de francs. L'impôt de la *ricchezza mobile* et l'impôt de circulation seraient aussi très onéreux s'ils étaient rigoureusement appliqués sur la base de l'estimation de la partie du tunnel et de la ligne situés sur territoire italien. Il est évident, d'autre part, que si le percement du Simplon restait à l'état de projet, non seulement nous perdrons tous les avantages dont ce travail dotera notre commerce, mais notre trésor ne retirerait pas même les taxes réduites qu'on peut raisonnablement exiger de l'entreprise et de la Compagnie concessionnaire.

Telles sont les considérations générales qui ont influé sur les exonérations et les réductions de taxes énumérées dans cet article. Nous nous en sommes tenus aux principes qui sont la base de nos lois, tout en en adoucissant l'application, eu égard au caractère tout à fait exceptionnel d'une galerie de 20 kilomètres, construite presque exclusivement avec des capitaux étrangers et percée pour moitié sur un territoire qui n'est pas le nôtre. Il n'est pas probable, en effet, que ce cas tout particulier se présente de nouveau sur d'autres points de notre frontière. Malgré toutes ces concessions, l'entreprise aura à payer pendant l'exécution des travaux fr. 84,000 pour impôt de la *ricchezza mobile* et fr. 21,000 quand elle sera appelée à construire la seconde galerie. La taxe annuelle de l'impôt sur le revenu mobilier variera sans doute d'après les résultats de l'entreprise, quand la ligne sera livrée à l'exploitation, mais si l'on tient compte de la taxe de circulation, on voit que la Compagnie n'aura pas à nous payer moins de fr. 35,000 par an.

On a admis dans cet article l'introduction en franchise des matériaux de construction et des engins destinés à les mettre en œuvre, au nombre desquels figurent au premier rang la poudre de mine et la dynamite.

Nous avons actuellement en Italie des fabriques importantes d'explosifs, qui subsistent grâce au droit d'entrée presque prohibitif de fr. 180 le quintal. La suppression de ce droit en faveur de la dynamite suisse sans compensation aucune aurait eu pour résultat d'exclure nos fabriques de la fourniture de leurs produits pour cette œuvre gigantesque. Une telle éviction n'aurait été ni équitable, ni opportune, au point de vue des intérêts de notre industrie, qui a acquis, malgré tout, une notable importance.

C'est pourquoi, tout en exonérant aussi de l'impôt de fabrication la dynamite italienne qui sera employée dans les travaux du tunnel du Simplon, on est convenu en outre de lui accorder une protection du 10 pour cent, en ce sens qu'à égalité de prix l'entreprise générale devra donner la préférence aux produits de notre industrie et qu'il y aura parité lorsque les prix offerts par l'industrie italienne ne dépasseront pas ceux de provenance étrangère majorés du 10 pour cent. Les mêmes règles sont appliquées à la poudre de mine; seulement la majoration n'est que du 5 pour cent.

L'article 5 pose les conditions éventuelles de rachat, lesquelles naturellement ne peuvent pas être les mêmes que celles établies par notre loi sur les travaux publics, puisque le rendement net

des 11 kilomètres sur territoire italien ne sera jamais en rapport avec les frais de construction très élevés, d'environ trois millions et demi par kilomètre. Aussi a-t-on admis le système du remboursement des frais effectifs, actuellement en vigueur pour le rachat des concessions de la plupart des chemins de fer suisses. Il est bien entendu qu'on devra déduire de ce montant le total des subventions italiennes.

L'article 8 interdit absolument à la Compagnie de transmettre sa concession sans l'autorisation formelle du Gouvernement italien, et l'article 9 dispose que les litiges civils qui pourraient surgir entre la Compagnie et le Gouvernement seront déférés à un tribunal d'arbitres composé de cinq membres.

Les dispositions du cahier des charges sont conformes à celles admises généralement lors de la concession de voies ferrées ordinaires; elles n'exigent pas d'explications particulières.

Aux deux articles du projet de loi qui approuvent le traité et la concession de la ligne de la frontière jusqu'à Iselle, nous avons jugé utile et nécessaire d'en ajouter un troisième affectant un fonds spécial de fr. 50,000 dans le compte passif du Ministère des travaux publics pour l'exercice 1896—1897, en vue des études et de l'élaboration d'un projet définitif pour le tronçon d'Iselle à Domodossola. On a déjà des études sur cette partie du réseau, entre autres celles de l'ingénieur Lommel; mais aucune d'elles ne correspond réellement aux données du problème actuel, dans lequel il est question de relier le débouché du tunnel situé dans le val Cherasca à 633,75 m. à la gare actuelle de Domodossola, située à 271,40 m. au-dessus du niveau de la mer. D'ailleurs tous ces projets ne sont pas définitifs, tandis qu'il est opportun d'avoir pour ce tronçon difficile un projet d'exécution étudié avec le plus grand soin dans tous ses détails. Il est essentiel, pour établir la ligne dans les meilleures conditions possibles de construction et d'exploitation et arriver ainsi à la plus stricte économie, que d'habiles ingénieurs soient appelés à faire des études détaillées. A cet effet, et bien que la construction de la ligne d'Iselle à Domodossola ne puisse guère exiger que trois ans ou trois ans et demi de travail, nous estimons nécessaire d'en faire commencer immédiatement les études et de pouvoir disposer des fonds que ces études exigeront.

Quand nous aurons un projet définitif et bien étudié du tronçon Iselle-Domodossola, nous serons en mesure de soumettre à votre approbation le devis de construction, ainsi que l'ordonnement des fonds nécessaires. Selon les circonstances, la solution des questions relatives à l'achèvement des voies d'accès au Simplon sur le versant italien vous sera proposée à cette occasion.

La ligne Novare-Domodossola satisfait déjà entièrement aux besoins de Gênes et aux intérêts des contrées de notre péninsule qui, pour avoir accès au Simplon, devront faire passer leur trafic par Gênes et Novare; mais Milan et toute la Lombardo-Vénétie n'obtiendraient pas, par la ligne Novare-Domodossola, la voie la plus courte et la plus directe sur le Simplon. En outre, Turin ne retirerait de l'ouverture de ce passage que le bénéfice indirect de l'abaissement des taxes sur le parcours Modane-Genève, car pour arriver à Lausanne, point de jonction des lignes pour Berne, Neuchâtel, Pontarlier et au delà, la voie actuelle du Mont-Cenis serait toujours la plus directe et la plus courte.

Mais en construisant la ligne Santhia-Borgomanero, réclamée avec tant d'insistance par la Municipalité de Turin depuis de longues années, et tout récemment encore, la ligne du Simplon deviendrait la voie la plus directe entre Turin et Lausanne et desservirait ainsi efficacement les relations commerciales entre le Piémont et une partie importante de la Suisse.

A plusieurs reprises déjà, le Gouvernement a eu l'occasion de reconnaître l'importance que présente ce réseau pour les intérêts commerciaux d'une notable partie du Piémont, et il serait à désirer que la ligne Santhia-Borgomanero pût être livrée à l'exploitation en même temps que celle de Brigue-Domodossola. Par cette ligne, la zone productive du Simplon s'étendra à une contrée peuplée et industrielle, qui serait privée autrement des bénéfices et des avantages de ce nouveau passage alpin.

C'est ce résultat que doit atteindre l'article 4 du présent projet de loi, combiné avec l'autre projet de loi qui vous a été présenté dans la séance de ce jour par mon collègue le Ministre des Travaux publics, et qui porte de fr. 3000 à 4000 par kilomètre la subvention annuelle maximum prévue à l'article 5 de la loi du 24 juillet 1887, n° 4785 (série 3).

Un autre tronçon très utile, bien qu'à un moindre degré, celui d'Arona—Gravellona, sur la rive occidentale du lac Majeur, s'impose à notre attention. Il abrégera de 15 kilomètres le trajet de Milan au Simplon. Aussi, quand la Suisse présentait le projet de percement de 1886, Milan réclama-t-il aussitôt la construction de cette nouvelle ligne, qui devra faire également l'objet d'études sérieuses pour qu'on puisse réaliser cette amélioration des communications existant actuellement entre le Simplon et la Lombardie. Et l'on peut affirmer, pour ce tronçon comme pour celui de Gravellona-Intra, qui est aussi désiré par Turin et qui contribuerait à étendre la zone d'influence du Jura-Simplon sur la partie septentrionale du lac Majeur, que l'exécution en serait assurée au moyen d'une subvention kilométrique de fr. 4000, ces tronçons étant certainement productifs.

Messieurs, par le projet de loi dont nous vous demandons l'approbation, nous ne faisons que mettre à exécution la décision prise il y a 40 ans par le Parlement subalpin de relier les vallées du Rhône et du Toce par un chemin de fer, et nous le faisons au moyen d'un projet qui offre, pour la nouvelle ligne du Simplon, des conditions de construction et d'exploitation exceptionnellement favorables et faciles, soit par le peu d'élévation du tunnel, qui permet de construire les lignes d'accès dans d'excellentes conditions de niveau, soit par l'abondance extraordinaire des forces hydrauliques disponibles à ses deux ouvertures, qui assure l'avancement régulier des travaux de percement, une active et efficace ventilation du tunnel, quand il sera en exploitation, et la force électrique à appliquer éventuellement à la traction. Le concours que nous sommes tenus de fournir pour l'exécution de cette œuvre colossale est assez faible en comparaison des avantages considérables dont le nouveau passage dotera l'Italie en étendant le commerce de Gènes sur une grande zone riche et placée maintenant au point de vue commercial sous l'influence du port de Marseille; — en abrégeant notablement les trajets entre une grande partie de l'Italie et la Suisse française, l'Angleterre et une vaste région de la France, y compris sa capitale — et en procurant une sensible augmentation de recettes à plusieurs lignes qui sont la propriété de l'Etat.

Dans les conditions actuelles des chemins de fer en deçà et au delà des Alpes, ces avantages suffiraient déjà à eux seuls pour justifier et motiver votre vote favorable au présent projet de loi ; mais par le moyen des nouvelles lignes dont nous avons parlé, les communications commerciales du Piémont et de la Lombardie par le passage du Simplon deviendront plus fréquentes et meilleures, et le pays tout entier ressentira cette heureuse influence.

Même au delà des Alpes, quand l'ouverture du grand tunnel sera assurée, on ne tardera guère à entreprendre d'autres travaux destinés également à étendre son influence. Le trajet de Lausanne à Paris peut, avec quelques modifications des tracés existants, être abrégé de 17 kilomètres, dans la traversée du Jura, et placé dans de meilleures conditions quant à son altitude. De Viège à Spiez, sur le lac de Thoune, on a l'intention de construire un chemin de fer qui présente, il est vrai, de grandes difficultés techniques, mais qui abrégèrait considérablement tous les trajets de l'Italie sur Berne et au delà, par la voie du Simplon. On peut donc présumer que ce projet ne tardera pas à se réaliser, et il en est de même pour les raccourcissements de parcours dans le Jura, auxquels la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée se trouve intéressée.

Il y a par conséquent toute raison d'espérer que l'influence du chemin de fer du Simplon sur notre commerce et notre industrie prendra graduellement une importance considérable.

Mais un avantage immédiat et d'un intérêt tout particulier qui résultera pour l'Italie de cette construction grandiose, sera de fournir du travail pendant longtemps à des milliers d'ouvriers italiens, sans que ceux-ci aient besoin d'émigrer dans des pays lointains.

Nos mineurs, appréciés dans toutes les parties du monde pour les travaux de tunnels, seront sans doute occupés des deux côtés de la galerie du Simplon, avec toutes les garanties quant à l'application de règles hygiéniques aussi minutieuses que rigoureuses, et ils trouveront également à travailler pour la construction du tronçon Iselle-Domodossola et des autres lignes d'accès. En invoquant aussi cette considération, nous exprimons la certitude que vous donnerez votre approbation à l'exécution d'une œuvre si profitable à nos intérêts et qui a été rendue possible après quarante ans de laborieuses tentatives, grâce surtout à l'initiative hardie que le Gouvernement et les ingénieurs italiens ont prise par le percement du Mont-Cenis.

---

# PROJET DE LOI

---

## ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement du Roi est autorisé à donner pleine et entière exécution au traité stipulé à Berne entre l'Italie et la Confédération suisse, le 25 novembre 1895, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola.

## ART. 2.

Est approuvée la convention conclue le 22 février 1896 entre les Ministres des Travaux publics, des Finances et du Trésor et MM. Ernest Ruchonnet et Jules Dumur, représentants de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, ainsi que le cahier des charges annexé, pour la concession à la Société précitée d'un chemin de fer à travers le Simplon, de la frontière italo-suisse à Iselle.

## ART. 3.

Dans la partie extraordinaire du bilan passif du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1896—1897 sera inscrite une somme de fr. 50,000, sous un chapitre spécial, avec la dénomination: *Etudes pour un projet définitif de construction du tronçon de chemin de fer de Domodossola à Iselle.*

## ART. 4.

Le Gouvernement du Roi est autorisé à concéder, avec le subside kilométrique maximum, la construction et l'exploitation d'une ligne de raccourcissement entre Santhià et un point du chemin de fer Borgomanero-Gozzano.

On pourvoira, dans ce cas, à ce que la nouvelle ligne soit mise en correspondance avec les trains internationaux traversant le Simplon et que par elle soit acheminé tout le trafic entre la Suisse, Turin et le Haut-Piémont.

Il sera tenu compte de ce raccourcissement dans les tarifs, alors même qu'à l'ouverture du Simplon cette ligne ne serait pas encore livrée à l'exploitation.



# RAPPORT

DE LA

## COMMISSION DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS D'ITALIE

SUR LE

### PROJET DE PERCEMENT DU SIMPLON

Composée de MM. les députés Raggio (président), Calpini (secrétaire), Rizzetti, Pellerano, Garlanda,  
Carotti, Casana, Suardi, Gianforte et Curioni (rapporteur)

ET SUR LE

### PROJET DE LOI

Présenté par le Ministre des Affaires étrangères (Caetani), avec le concours du Ministre des Travaux publics  
(Perazzi), du Ministre des Finances (Branea) et du Ministre du Trésor (Colombo), le 29 mai 1896.

---

#### TRAITÉ ET ACTES DE CONCESSION POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER PAR LE SIMPLON

---

*Séance du 30 juin 1896*

---

MESSIEURS,

L'historique des faits qui ont abouti à la conclusion du traité signé le 25 novembre 1895, entre la Confédération suisse d'une part et notre Gouvernement de l'autre, pour la construction d'un chemin de fer par le Simplon, ainsi qu'à la convention stipulée à Rome le 22 février 1896, entre notre Gouvernement et la Compagnie du Jura-Simplon, est résumé dans le rapport ministériel qui précède le projet de loi soumis à votre examen.

D'autre part, cette question importante a été, depuis plus d'un demi-siècle, envisagée et discutée sous tous ses aspects par les financiers, les techniciens, les économistes, sans cesser d'être l'objet des préoccupations constantes des Gouvernements et des Parlements de France, de Suisse et d'Italie.

Refaire ici l'exposé de toutes les phases par lesquelles a passé cette grande entreprise, dont l'exécution, envisagée tant de fois comme certaine, a dû être si souvent ajournée, serait un travail considérable, dont l'utilité ne répondrait guère au but que doit se proposer un rapport législatif.

Ce qui importe, pour le moment, c'est de fournir la preuve qu'il s'agit d'une œuvre vraiment utile à notre pays, même en tenant compte des charges qu'elle nous impose.

Mais avant d'exposer les divers avantages que votre Commission peut, sans crainte de démenti, vous signaler en toute sincérité, il me semble opportun d'attirer votre attention sur un fait des plus significatifs, auquel nous attachons dès maintenant une importance capitale.

Le plus souvent, quand il s'agit de l'étude d'une question présentant un certain intérêt, on voit se former des courants opposés. Les adversaires et les partisans du projet préparent leur siège, une agitation pour ou contre se produit, et les opinions divergentes se font jour, même dans les milieux parlementaires et politiques.

Or, rien de tout cela n'est arrivé dans l'examen et la discussion d'un sujet si grave et d'une si grande portée.

Nul jusqu'ici n'a pris sur soi de se déclarer ouvertement hostile à une entreprise qui a su rallier, on peut bien le dire, le consentement unanime de l'opinion publique.

Nul parmi les savants et les hommes d'Etat qui ont dirigé leurs études et porté leurs investigations sur les conséquences de l'exécution de ce nouveau passage alpin n'a pu méconnaître les nombreux avantages qui en résulteraient pour notre pays.

Ceux qui avaient obtenu dans le temps que la préférence fût donnée aux passages du Mont-Cenis et du Gothard n'ont pas même émis une opinion contraire.

Les avantages tant préconisés d'un chemin de fer par le Simplon ont été peut-être parfois exagérés et souvent méconnus; pour divers motifs, ce projet n'a pas obtenu la préférence sur ses concurrents; mais la discussion a toujours été circonscrite au triomphe d'intérêts d'un ordre purement politique et subordonnée à des exigences d'une nature toute internationale.

On n'a jamais sérieusement discuté ni sa grande importance, ni les avantages réels qu'on peut en attendre.

Il s'agit ici non pas d'avantages spéciaux pour une ou plusieurs parties de notre territoire, mais d'une œuvre italienne dans le sens le plus large du mot.

Une seule région sera privée des bénéfices immédiats de l'entreprise et en éprouvera même un certain préjudice; mais il suffit d'ajouter qu'il s'agit du Piémont pour être assuré que dès que l'intérêt général du pays est en jeu, les obstacles ne viendront pas de ce côté.

Du reste, la situation exceptionnellement défavorable que pourrait faire au Piémont le percement du Simplon peut heureusement être améliorée par la construction de la ligne Santhià-Borgomanero, son débouché naturel, dont l'art. 4 du projet de loi s'occupe à juste titre, et tandis que tout le reste de l'Italie n'aura qu'à se féliciter du nouveau passage alpin, le Piémont ne sera pas appelé à ajouter de ce chef de nouvelles pertes à celles que lui a malheureusement fait subir l'ouverture du chemin de fer du Gothard.

Le premier et principal avantage que procurera le passage du Simplon sera d'abrèger sensiblement les distances entre presque toute la péninsule, le nord-est de la France, l'Angleterre, la Haute-Savoie et la Suisse-Occidentale.

Le tableau suivant indique cette réduction des distances effectives pour tous les points de nos lignes de chemins de fer à l'est et au sud-est de la ligne Milan-Plaisance. Il indique en réalité les principaux points de raccordement de toutes ces lignes.

Trajet	Mont-Cenis	Gothard	Simplon
	Km.	Km.	Km.
De Milan à Paris . . . . .	945	904	854
» » » Boulogne . . . . .	1239	1128	1108
» » » Calais . . . . .	1258	1105	1150
» Plaisance à Paris . . . . .	986	973	923
» » » Boulogne . . . . .	1269	1188	1155
» » » Calais . . . . .	1310	1185	1198
» Venise » Paris . . . . .	1208	1156	1103
» Gênes » » . . . . .	964	1047	946
» » » Calais . . . . .	1261	1222	1243

Le Simplon bénéficie ainsi de plusieurs kilomètres pour les divers trajets sur Paris; pour le port de Calais il a un notable avantage sur le Mont-Cenis, et même il l'emporte sur le Gothard pour le port de Boulogne, lieu d'embarquement non moins fréquenté pour l'Angleterre.

Les voyageurs qui vont en Angleterre, ou qui en reviennent, débarquent à Calais ou à Boulogne, et il est rare qu'ils ne s'arrêtent pas à Paris. Le grand trafic entre l'Angleterre et les ports de la Manche subit la déviation naturelle que détermine toujours la proximité d'une grande métropole.

Pour le courant des voyageurs entre l'Italie et l'Angleterre, il y a lieu de tenir compte de Paris plus que des divers points d'embarquement.

Quant à la malle des Indes, dont l'itinéraire de Brindisi à Calais passe par Paris, elle prendra certainement la route du Simplon, plus courte de 112 kilomètres que la voie actuelle. On peut donc être assuré que ce service important ne sera pas détourné quelque jour sur le port de Salonique, par l'intermédiaire du réseau austro-hongrois, au détriment de nos chemins de fer et du port de Brindisi.

Nous devons ajouter que le tableau ci-dessus indique seulement les différences entre les distances réelles et qu'il y aurait lieu d'y ajouter celles qui dépendent des distances virtuelles, assez importantes, toutes à l'avantage du Simplon, puisque le maximum de son altitude au-dessus du niveau de la mer n'est que de 700 mètres, tandis que le Mont-Cenis est à la cote de 1295 mètres, et le Gothard à celle de 1155 mètres.

Ce qui est plus important encore, c'est que le maximum de déclivité sur les 19 kilomètres de la ligne d'Iselle à Domodossola ne sera que de 22‰, tandis qu'il est sur le Gothard, entre

Biasca et Lavorgo, de 26 ‰ et de 25 ‰ sur plusieurs autres points, et qu'au Mont-Cenis il atteint le 30 ‰.

En prenant pour base les distances virtuelles, les différences sont les suivantes :

Trajet	Mont-Cenis	Gothard	Simplon
	Km.	Km.	Km.
De Milan à Paris . . . . .	1053	1063	957
» Venise à » . . . . .	1306	1320	1206
» Plaisance à Boulogne . . . . .	1379	1348	1285

C'est une économie de cent kilomètres, en chiffres ronds, qu'on réalise pour tous les échanges des contrées de l'Italie, à l'est de la ligne Milan-Plaisance (qui comprend la Vénétie, la Lombardie et l'Emilie), de toute l'Italie centrale et méridionale, du versant de l'Adriatique, y compris Brindisi, avec Paris et l'Angleterre, via Boulogne.

Cette réduction des distances sera plus sensible encore quand sera faite la correction de la ligne Neuchâtel-Pontarlier, qui rentre dans le programme de la Compagnie du Jura-Simplon.

Ce tronçon rectifié, la distance effective de Paris à Milan descendra de 854 kilomètres à 817, et la distance virtuelle de 957 à 944.

La réduction réelle du parcours de Milan à Paris, comparativement à celui du Gothard, sera de :

$$\text{Km. } 1068 - 944 = 124.$$

Nous disons cent vingt-quatre kilomètres.

Quant à la diminution du parcours par la voie du Simplon entre le port de Gênes, le nord-est de la France et l'Angleterre, elle est un peu moindre.

La distance effective sera en réalité la suivante :

Trajet	Gothard	Mont-Cenis	Simplon
	Km.	Km.	Km.
De Gênes à Paris . . . . .	1047	964	946

Soit à peine 18 kilomètres de moins sur la distance effective, mais en réalité plus de cinquante kilomètres en prenant pour base la distance virtuelle.

Or, si l'on considère l'intérêt qu'a le Paris-Lyon-Méditerranée à ne pas favoriser le trafic par le Mont-Cenis et le port de Gênes, si l'on examine aussi les tarifs réellement prohibitifs appliqués au trafic de transit, ainsi que les concessions que fait cette Compagnie pour acheminer le trafic sur son propre réseau jusqu'à Marseille, on voit de suite que pour faire d'utiles comparaisons et en tirer des déductions logiques pour l'avenir, il faut faire abstraction, vis-à-vis de Gênes, du passage du Mont-Cenis, et tenir compte uniquement des données de comparaison avec le Gothard.

Dans ce cas aussi, Gênes compte en moins 99 kilomètres de distance effective, soit plus de cent trente kilomètres de distance virtuelle.

Tout l'avantage qui doit résulter des diminutions des distances qui nous séparent de Paris et de l'Angleterre est donc aussi acquis à notre port principal.

Ce serait une erreur évidente que de supposer que cette économie de parcours aboutisse à une stérile concurrence avec les passages limitrophes du Gothard et du Mont-Cenis.

Il est hors de doute que la zone qui acquerra la faculté de choisir entre l'une des deux voies déjà ouvertes, ou la troisième qui va s'ouvrir, préférera cette dernière.

Une concurrence se produira sans doute, mais au lieu d'être onéreuse elle sera, elle aussi, une source d'avantages qui ne sont pas à dédaigner.

Nous avons déjà fait remarquer que l'influence de l'ouverture du Gothard et les intérêts contraires qui ont prévalu ont déjà fait subir des pertes notables au réseau de chemins de fer qui du Mont-Cenis s'étend en deçà de la frontière.

Le rendement du Mont-Cenis, qui avait dépassé fr. 55,000 par kilomètre, est aujourd'hui réduit à fr. 30,000, soit à un peu plus de la moitié. Or, il n'est pas inutile de constater que cette réduction de recettes est due presque entièrement à la diminution du nombre des voyageurs. Le Gothard n'a pas occasionné, comme ligne concurrente, une diminution sensible dans le transit des marchandises. C'est une preuve évidente que les marchandises de transit qui ont pris la voie concurrente du Gothard avaient été déjà détournées du Mont-Cenis par d'autres causes, et principalement par une guerre de tarifs.

Relativement au transit des marchandises, le Gothard peut ainsi avoir fait une sérieuse concurrence à Marseille, à l'avantage de Gênes, au profit de son réseau et au préjudice de celui du Paris-Lyon-Méditerranée, mais il n'a pas causé des pertes bien sensibles au Mont-Cenis.

L'influence du Simplon quant au transit des marchandises, par les mêmes raisons, ne sera guère différente.

Il est certain, d'autre part, que la concurrence que le Simplon fera au Mont-Cenis, quant au transport des voyageurs, sera plus importante; mais elle ne saurait être aussi considérable qu'on veut bien le dire.

Les étrangers qui viennent hiverner en Italie y pénètrent par la voie du littoral Nice-Vintimille, et il est naturel que, tenant à visiter ces contrées, la plupart d'entre eux se fixent sur nos rivages.

Les touristes qui visitent l'Italie en été préfèrent la voie des lacs lombards, qui sont leur principal objectif.

D'autre part, l'Angleterre, le nord-est de la France, la Belgique, la Hollande, l'Europe centrale ont été déjà détournés du Mont-Cenis par la notable diminution de distances que procure la voie du Gothard.

Le Simplon ne pourra qu'aggraver, mais non de beaucoup, les pertes subies par le Mont-Cenis, même en tenant compte du mouvement des voyageurs de ces diverses provenances, ceux-ci n'ayant plus aucun intérêt à donner la préférence à une route non seulement plus longue et plus coûteuse, mais encore moins intéressante et moins pittoresque.

La concurrence faite par le Simplon au Gothard sera, à vrai dire, plus importante. Le trafic



de l'Angleterre et du nord-est de la France, y compris Paris, se dirigera sur cette route beaucoup moins longue.

Mais sera-ce une perte pour nous ?

Il importe avant tout d'établir que l'Italie, politiquement et économiquement parlant, n'a aucun intérêt particulier à ce que son trafic avec l'Europe centrale et occidentale passe par une voie plutôt que par l'autre.

De plus, sa part d'intérêt dans les résultats financiers du Gothard se borne à participer aux bénéfices dépassant le 7 % des dépenses brutes de l'entreprise, ce qui réduit cet intérêt financier à une quantité réellement négligeable.

L'Italie n'a qu'un grand et suprême intérêt économique et politique, celui de faciliter autant que possible ses relations avec le dehors, afin de les augmenter.

La concurrence faite par le Simplon au Gothard ne peut donc nous être défavorable en aucune manière, tandis que nous conserverons l'avantage que la diminution des parcours procurera à nos échanges, soit en multipliant le nombre, soit en réduisant les prix de transport de nos produits agricoles et autres à destination de l'étranger.

Mais, par une remarquable coïncidence, là même où l'influence du Simplon s'exerce en faisant concurrence au Gothard, cette concurrence ne pourra que nous être profitable et avantageuse.

Il y a ceci d'heureux que toute la diminution de distances que le Simplon procure à nos échanges avec l'Angleterre et la France ne s'effectue pas sur les lignes de notre réseau ; bien au contraire, le trajet sur les lignes italiennes s'accroît en raison inverse.

Il arrive, en effet, que depuis la ville de Milan, prise comme centre de rayonnement vers le Gothard et vers le Simplon, pour le mouvement des voyageurs, on parvient, après un parcours de cinquante-deux kilomètres seulement, à Chiasso, extrême limite du réseau italien et point de départ des chemins de fer suisses, tandis que par le Simplon nos chemins de fer vont jusqu'à Iselle, après avoir parcouru 159 kilomètres sur nos lignes. Bénéfice net, tout à l'avantage de notre réseau : 107 kilomètres.

Si la gare de Novare est prise comme centre de rayonnement pour le trafic des marchandises (car on peut la considérer comme le point d'intersection des lignes du Gothard et du Simplon à l'égard de Gênes et de Plaisance), de là jusqu'à Pino, dernière limite de nos chemins de fer dans la direction du Gothard, on compte 82 kilomètres, tandis que par le Simplon le parcours sur le réseau italien est de 110 kilomètres, soit 28 kilomètres en plus.

Il est bien entendu que dans ces calculs nous faisons abstraction des dix kilomètres de tunnel sur territoire italien, parce que la concession et l'exploitation de tout le grand tunnel sont garanties, pour un peu moins d'un siècle, à la Compagnie du Jura-Simplon.

Le calcul approximatif de l'amélioration qui en résultera pour le réseau italien n'est pas difficile à établir. Ce bénéfice suffirait à lui seul à justifier, au point de vue financier, les engagements que le Gouvernement italien a pris de son côté.

Mais le Simplon n'a pas seulement pour but de nous rapprocher toujours davantage de la

France et de l'Angleterre, de faciliter ainsi nos échanges sur les marchés de ces pays, mais il a encore un autre objectif qui lui appartient en propre et qui est d'un intérêt national tout aussi important, dont bénéficiera la région du Piémont elle-même quand sera construite sa ligne d'accès.

Toute la haute vallée du Rhône, soit la partie ouest de la Suisse et la haute Savoie, sont, à peu près, en dehors de tout commerce avec l'Italie.

C'est une contrée prospère, industrielle, qui entretient une population de neuf cent mille habitants et qui comprend, outre la Haute-Savoie, les cantons de Genève, de Vaud, de Neuchâtel, du Valais, de Fribourg et une partie du canton de Berne.

L'énorme affluence des étrangers, pendant la belle saison, double le trafic et la consommation dans ces contrées. Le pays, qui produit si peu de ce que l'on cultive chez nous, est maintenant desservi par quatre chemins de fer, qui y débouchent de la France et le rendent tributaire du port de Marseille.

Aujourd'hui l'on ne peut y arriver d'Italie qu'en faisant un long détour au nord, par la voie du Gothard, ou bien après avoir effectué, au delà du Mont-Cenis, un long parcours sur les lignes du Paris-Lyon-Méditerranée.

Cela suffit à expliquer le peu d'importance de nos échanges avec ces contrées (trente mille tonnes en tout, réparties entre le Mont-Cenis et le Gothard).

Les envois de marchandises qui s'y font depuis la France ont une tout autre importance.

Le port de Marseille importe à lui seul, par la voie de Genève, environ cent mille tonnes de marchandises.

Le Simplon ouvert, les distances de Marseille et de Gênes aux points principaux de ces marchés seront les suivantes :

De Marseille	De Gênes
Km.	Km.
554	418 à Lausanne.
585	484 à Fribourg.
584	492 à Neuchâtel.

Il est superflu d'ajouter que ces diminutions de distances, pour les provinces de Novare, Milan, Come, Alexandrie, seront plus sensibles encore, de même que pour Turin et le Haut-Piémont, par suite de la construction de la ligne Santhià-Borgomanero.

Il n'est pas admissible d'ailleurs que ces différences dans la longueur des parcours puissent être aisément altérées par de simples expédients de tarifs.

La Compagnie du Jura-Simplon, qui prend à sa charge l'énorme dépense du percement du Simplon, pour que son réseau, long de plus de mille kilomètres, profite du trafic important du commerce italien, ne saurait avoir des intérêts opposés aux nôtres.

Loin de mettre obstacle à nos échanges, elle sera disposée à faire des sacrifices égaux à ceux des Compagnies françaises, afin de vaincre leur concurrence.

Cette Compagnie est propriétaire des quatre lignes par lesquelles les chemins de fer français

pénètrent en Suisse, et ses tarifs pourront être établis de manière à obtenir l'effet opposé à celui qui se produit actuellement sur nos échanges par le Mont-Cenis.

Cette communauté d'intérêts nous donne l'assurance d'une alliance sûre, excluant toute guerre de tarifs, et le facteur de la moindre distance nous garantit pour l'avenir la conquête certaine de ce marché.

Un autre avantage, assez important, bien qu'indirect, doit résulter de la lutte des tarifs à laquelle devront se soumettre les chemins de fer français et la Compagnie du Gothard s'ils veulent atténuer les effets de la concurrence du Simplon.

Le nouveau passage remplira le rôle de modérateur à l'égard des deux passages extrêmes, en les obligeant à accorder toutes les facilités compatibles avec leurs intérêts, s'ils veulent lutter non seulement contre la concurrence des distances moindres, mais aussi contre celle qui résulterait d'un abaissement des tarifs à égalité de distances.

Il y a lieu d'espérer que l'ouverture du Simplon compensera dans une certaine mesure les résultats de nos négociations pour le passage du Gothard, où, en échange de notre concours financier de 58 millions de francs en subventions et de plus de 60 millions pour les lignes d'accès (total en chiffres ronds fr. 118 millions), nous n'avons pas même su nous réserver le droit, qui nous revenait légitimement, d'intervenir dans l'application des tarifs de transit.

Les avantages réels et nombreux que nous promet le nouveau passage alpin et que nous venons d'énoncer, nous mettent à même d'établir quelques comparaisons avec d'autres passages, auxquels on a fait allusion autrefois, et que quelques-uns ont préférés à celui du Simplon.

Ces données comparatives suffisent pour établir la conviction que la préférence ne pouvait être accordée à aucun autre passage alpin.

Le passage du grand St-Bernard pourrait seul rivaliser jusqu'à un certain point avec le Simplon, car il tendrait à diminuer encore, de quelques kilomètres seulement, il est vrai, la distance effective entre Gênes et la vallée supérieure du Rhône, ce qui aurait pour résultat de favoriser la partie du Piémont à laquelle l'ouverture du Simplon pourrait être préjudiciable.

Mais l'insignifiante réduction des distances réelles que le passage par le St-Bernard assurerait pour le port de Gênes serait amplement compensée par l'augmentation des distances virtuelles, le grand St-Bernard ne se prêtant pas au percement d'un tunnel de base comme le Simplon.

En effet, tandis que les pentes dans la vallée d'Ossola sont très favorables à la grande entreprise d'un passage alpin avec ses lignes d'accès, les difficultés qu'on rencontrerait au grand St-Bernard sont considérables. C'est principalement pour ce motif que l'idée de relier à cet endroit la haute vallée du Rhône à la vallée de la Dora n'a jamais été sérieusement étudiée, ni par le Gouvernement fédéral, ni par les financiers suisses.

D'un autre côté, le passage du grand St-Bernard ne favoriserait ni la Lombardie, ni la Vénétie, ni même aucune autre partie de la péninsule à l'est de la ligne Plaisance-Milan.

Quant aux passages du Mont-Blanc et du petit St-Bernard, ils n'offriraient pas même les avantages spéciaux que présente le grand St-Bernard.

Ils débouchent dans la même partie du bassin du Rhône où pénètre la voie du Mont-Cenis; ils ne serviraient donc qu'à empirer la condition déjà si précaire de ce dernier passage.

Un chemin de fer par le Splugen compléterait l'influence du chemin de fer du Gothard, puisqu'il relierait aussi au réseau italien la vallée du Haut-Rhin et, plus directement encore qu'aujourd'hui, le lac de Constance.

Mais la zone d'influence du Splugen, limitée entre les lignes qui s'élèvent au nord (en prenant Bâle et Lucerne pour points de départ) et les autres lignes parallèles qui débouchent de Munich et d'Innsbruck, se réduirait à bien peu de chose.

Du reste, même si l'on pouvait, par de bonnes raisons, donner la préférence à un autre passage, quel résultat pratique retirerions-nous aujourd'hui du débat?

Ce n'est pas nous qui prenons l'engagement de subvenir en quoi que ce soit à d'aussi grosses dépenses. Notre situation financière ne nous le permettrait pas.

Il s'agit seulement de savoir si l'œuvre projetée est d'une utilité réelle et si nous devons donner notre consentement ou le refuser; nous n'avons pas même l'embarras du choix.

Il n'est plus possible d'hésiter, alors que la nécessité d'un grand travail quelconque nous est imposée par des circonstances toutes particulières.

Par le fait de l'état de nos finances, qui n'a rien de réjouissant, nous avons dû, à côté de tant d'autres, nous imposer des sacrifices dont les conséquences sociales et économiques sont d'une exceptionnelle gravité et ajourner, entre autres, le programme des travaux publics. Sans parler des économies qu'on a dû forcément introduire dans le budget des travaux publics, les fonds destinés à la construction des chemins de fer ont été réduits à vingt-cinq millions et demi de francs, tandis qu'ils s'élevaient auparavant au moins à une centaine de millions.

Cette réduction a naturellement frappé les grandes et les petites industries auxiliaires des entreprises d'utilité publique; mais ce qui est bien plus fâcheux encore, c'est qu'un nombre considérable d'ouvriers s'est trouvé inopinément sans travail.

L'exécution d'une grande entreprise comme celle du Simplon, avec ses installations et ses lignes d'accès, assure au moins pour une dizaine d'années du travail et du pain à bon nombre d'honnêtes travailleurs, qui ne demandent qu'à s'occuper.

L'industrie et la main-d'œuvre italiennes auront ainsi un nouveau champ d'activité où elles pourront s'employer, en attendant que nos finances s'améliorent. Les statistiques démontrent, en effet, que dans la construction des chemins de fer suisses (même ceux d'un intérêt local), la main-d'œuvre italienne a été mise à contribution pour le 90 %.

Le Simplon offre ainsi, sans une augmentation sensible de notre budget, un remède, au moins partiel, au préjudice économique et social causé chez nous par les économies forcées faites sur les travaux d'utilité publique.

La portée considérable de l'œuvre dont il s'agit étant manifeste, même par ce motif d'un ordre purement transitoire, mais dont l'importance n'échappe à personne, il ne nous reste qu'à examiner avec soin si les clauses du traité conclu avec le Gouvernement fédéral et celles de la

convention stipulée avec la Compagnie concessionnaire, pour la construction et l'exploitation du tunnel, ont garanti dans une juste mesure les intérêts nationaux.

Le traité signé à Berne le 25 novembre 1895 assure l'exécution du grand tunnel, ainsi que de la ligne d'accès nord.

La garantie est fournie par le Gouvernement fédéral, qui en prend la responsabilité vis-à-vis de l'Italie dans les limites de la concession accordée à la Compagnie.

L'Italie garantit de son côté la construction de la ligne d'accès sud depuis la gare de Domodossola jusqu'à Iselle.

Le tunnel franchit notre frontière après un parcours de 9100 mètres sur territoire suisse, et débouche à Iselle après un trajet de 10,630 mètres sur territoire italien.

Il a été satisfait de cette manière à la condition *sine qua non* imposée par notre Gouvernement à n'importe quelle demande de concession, et qui a fait échouer tous les projets qui plaçaient la tête du tunnel sur territoire suisse, y compris celui qui proposait, comme expédient, son prolongement artificiel.

Complète satisfaction a été donnée, non seulement aux exigences d'ordre stratégique de défense militaire, mais plus spécialement encore à celles relatives à la défense douanière.

Les perfectionnements scientifiques les plus récents, confirmés par la pratique et l'expérience, seront mis en œuvre, d'un part pour assurer l'entier achèvement du travail, de l'autre pour garantir aux ouvriers les meilleures conditions hygiéniques.

Le rapport qu'ont fait à ce sujet les trois experts désignés par le Conseil fédéral (au nombre desquels je suis heureux de voir figurer notre Ministre actuel du Trésor, l'honorable M. Colombo) nous donne l'assurance qu'à cet égard les inconvénients d'une certaine gravité qu'on a eu à déplorer dans le percement du Gothard ne se renouvelleront pas.

Le tunnel est construit à une seule voie, mais avec une galerie parallèle à petite section, qui sera non seulement un puissant auxiliaire de la construction du tunnel principal, mais qui, selon les exigences du trafic, avec une dépense de 15 millions seulement, pourra être transformée en une section normale, sur laquelle on pourra placer la seconde voie.

L'Italie a été exemptée aussi de toute participation financière à la pose de la seconde voie du tunnel, à moins que ce ne soit elle qui l'exige. Toutefois, la double voie de la galerie une fois construite, nous devons la prolonger d'Iselle à Domodossola.

Ainsi sont assurées au tunnel, de même qu'à ses débouchés, les conditions normales des grandes lignes internationales au point de vue technique.

La pente maximale du raccordement nord est limitée au 10 ‰, tandis que pour la ligne d'accès Domodossola-Iselle, le traité admet que la pente pourra être portée jusqu'à un maximum de 25 ‰. Il est cependant à peu près certain qu'elle ne dépassera en aucun cas le 22 ‰.

Notre participation financière est limitée à une subvention annuelle de 66,000 francs, ainsi qu'à l'obligation de construire la ligne d'accès.

Cette ligne, qui, par la prolongation du tunnel jusqu'à Iselle, vient à être réduite à 19 kilo-



mètres seulement, est devisée à 15 millions de francs, c'est-à-dire à moins de huit cent mille francs par kilomètre, soit au quart environ de la dépense kilométrique pour le grand tunnel.

Mais comme le trafic entier auquel il servira d'intermédiaire devra nécessairement passer sur la ligne d'accès, il est à prévoir que quelque optimistes qu'aient été les calculs sur le rendement du tunnel, ils ne descendront jamais assez bas pour qu'on s'expose à une déception en admettant que cette ligne sera largement rémunératrice, même comme opération financière de placement de capitaux.

Il faut en outre tenir compte de la notable amélioration qui en résultera pour toute la ligne de Novare à Domodossola, ainsi que pour le réseau italien en général, soit par l'inévitable accroissement du trafic, soit par l'avantage, que nous avons déjà signalé, de plus longs parcours sur les chemins de fer italiens.

On a émis quelques doutes sur la possibilité de se servir de la ligne Novare-Domodossola comme ligne de grand trafic. Cette crainte n'est pas fondée. La ligne Novare-Domodossola a été déjà construite comme ligne d'accès en prévision de l'ouverture du Simplon; les travaux d'art, les installations, les courbes et les pentes ont déjà tous été prévus pour cette éventualité.

Le délai dans lequel le chemin de fer par le Simplon doit être achevé a été fixé à un maximum de huit ans; mais on sait que la Compagnie concessionnaire se propose de tout terminer en moins de six années, et ces prévisions se trouvent confirmées par l'opinion de techniciens de premier ordre, ainsi que par l'expérience déjà faite de nouvelles méthodes de percement, entre autres au passage des Alpes du Tyrol, à l'Arlberg.

La clause relative aux tarifs mérite une mention toute particulière, et nous ne pouvons que l'approuver sans réserve.

Bien que la convergence des intérêts fasse prévoir que les tarifs ne pourront être qu'avantageux pour nous, l'art. 16 du traité porte que, dans l'élaboration des tarifs, il ne sera pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Il prévoit, en outre, qu'on établira des tarifs directs pour le transit, et que ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les Gouvernements des deux pays.

La majoration des taxes n'est admise que pour le grand tunnel, juste compensation des frais énormes de construction, tandis que le Gothard bénéficie de cet avantage pour toutes les parties de son réseau dont la pente dépasse le 15 ‰.

Comme garantie de l'observation des traités, l'Italie sera équitablement représentée dans les Conseils administratifs de la Compagnie concessionnaire, de manière à ce qu'aucun acte important ne puisse être discuté et rendu exécutoire sans notre contrôle et sans que nous soyons entendus sur nos intérêts, même les plus indirects.

Par anticipation, il importe ici de relever le fait que, par l'art. 6 de la convention conclue avec la Compagnie du Jura-Simplon, concessionnaire de la construction et de l'exploitation du tunnel sur territoire italien, celle-ci a admis que notre représentation dans son Conseil d'adminis-

tration serait portée à quatre délégués, et qu'en outre l'art. 8 de la dite convention lui interdit formellement de transférer la concession à des tiers sans l'autorisation expresse de notre Gouvernement. Cette défense a pour but de nous garantir contre des spéculations financières, qui sont toujours à craindre, et qui pourraient se produire au détriment de nos légitimes intérêts. Dès que la Compagnie du Jura-Simplon cesserait d'être ce qu'elle est actuellement, soit par une fusion avec d'autres Compagnies, soit par des modifications essentielles à ses statuts, l'Italie serait en droit de la considérer comme déchue des prérogatives obtenues sur son territoire, et en reprenant toute notre liberté d'action nous serions en état de prévenir toute surprise.

Quant aux stations internationales, aux douanes, aux services des postes, des télégraphes et des téléphones, aux mesures sanitaires et à celles qui relèvent de la sûreté publique, tout cela fera l'objet de négociations ultérieures, mais il ressort des négociations préliminaires qu'il sera satisfait amplement aux exigences de chacun de ces services.

Telles sont, dans leur ensemble, les principales clauses du traité.

Un récent incident met votre Commission à même d'appeler l'attention du Parlement sur une disposition qui, sans cela, aurait passé inaperçue.

En signant la convention de Berne, les deux hautes parties contractantes n'ont pas fait dépendre d'une justification financière de la part de la Compagnie l'approbation du traité par les pouvoirs législatifs des deux pays, ni même l'échange des ratifications.

Au contraire, à l'art. 11, dans la prévision que, même après l'échange des ratifications, la Compagnie ne serait pas en mesure de justifier la possession des ressources nécessaires pour subvenir aux frais de l'entreprise, les parties contractantes se sont réservé, d'un commun accord, un droit de veto touchant le commencement des travaux.

L'approbation du traité et l'échange des ratifications devaient, dans l'esprit du traité, être absolument indépendants de la justification des ressources financières de la Compagnie; en outre, les négociations devaient être conduites aussi rapidement que possible, aux termes de l'art. 27.

Par l'art. 12 du traité, sans aucun engagement cependant de notre part, nous avons donné acte à la Compagnie du Jura-Simplon du programme financier qu'elle nous avait soumis et qui prévoyait une subvention de dix millions et demi de francs à fournir par les cantons et les communes suisses intéressés à l'entreprise, et de quatre millions de francs des provinces, communes et corporations italiennes.

Il arrive maintenant que, dans un rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 11 juin 1896, le Gouvernement suisse, après avoir retracé les diverses phases du traité et s'être assuré que les prévisions de la Compagnie ne se réaliseraient pas de sitôt quant aux subventions prévues tant en Suisse qu'en Italie, conclut comme suit:

« Il serait prématuré, à notre avis, de prononcer déjà maintenant la ratification du traité. Nous estimons, au contraire, qu'il convient d'attendre que les questions relatives à la constitution des capitaux nécessaires à l'exécution de l'entreprise soient mieux élucidées, en particulier que les

subventions prévues, tant de la part de la Suisse que de celle de l'Italie, puissent être considérées comme assurées. »

Le Conseil national, dans sa séance du 22 juin 1896, a approuvé sans réserve la proposition restrictive du Gouvernement. La solution de l'importante question subit ainsi un retard inattendu.

Votre Commission n'est pas à même de contrôler les difficultés qu'aura la Compagnie à assurer la réalisation de son plan financier, mais si l'on s'en tient aux assurances fournies par le Gouvernement de la Confédération, tant dans son Message à l'Assemblée fédérale que dans les déclarations que son président a faites au Conseil national, dans la séance du 22 juin dernier, il y a lieu d'espérer que les difficultés que la Compagnie a rencontrées jusqu'ici pour obtenir la coopération effective des cantons suisses touchent à leur terme et seront prochainement écartées.

Mais en ce qui concerne la subvention italienne, votre Commission ne peut se dissimuler qu'il y a de ce côté tout un programme non seulement à réaliser, mais encore à élaborer.

D'autre part, notre Gouvernement ne s'est engagé ni juridiquement, ni moralement à ce que les prévisions de la Compagnie se réalisent dans un délai déterminé.

D'un autre côté si, comme tout l'indique, la Compagnie compte sur les deux villes et les deux provinces de Milan et de Gênes, il est peut-être utile de rappeler que lorsque ces collectivités ont, en son temps, voté ensemble une subvention totale de quatre millions en faveur de l'œuvre du Simplon, elles s'étaient engagées non pas vis-à-vis de la Compagnie du Jura-Simplon, qui alors, en 1888, n'était pas même constituée, mais vis-à-vis du Gouvernement italien, qui, à cette époque, on le présumait du moins, aurait eu à participer à une subvention de 15 millions à fonds perdus pour la construction du tunnel, sans parler des charges que lui aurait imposées la construction de la ligne d'accès.

L'engagement était en outre subordonné à diverses conditions. La ville et la province de Milan demandaient la construction ou du moins la concession, en leur faveur, du tronçon Arona-Gravellona avec la subvention kilométrique normale.

La ville et la province de Gênes exigeaient entre autres la double voie dans le tunnel.

On peut ajouter que leurs décisions étaient entachées de nullité, attendu que le nombre légal des conseillers ayant droit de vote n'avait pas été atteint.

Nous souhaitons vivement que si l'une ou l'autre de ces collectivités, qui sont certainement les plus directement intéressées au succès de l'entreprise, ne jugeait pas à propos de renouveler les engagements pris jadis avec tant de spontanéité, la Compagnie concessionnaire soit à même de parfaire la différence d'une autre manière.

Mais comme il n'y a, de notre côté, ni engagements, ni considérations qui puissent être un obstacle à l'approbation du traité, rien ne nous empêche d'autoriser dès à présent le Gouvernement à le ratifier.

Le Gouvernement fédéral suisse est de cet avis, car il a présumé que l'acceptation du traité par le Parlement italien, pour ce qui le concerne, ne pourrait qu'exercer une grande et salutaire influence sur les autorités suisses, en les engageant à résoudre le plus promptement possible les seules difficultés qui ont ajourné la décision du Conseil national.

Les loyales et bienveillantes déclarations faites à ce sujet par le Président de la Confédération, ainsi que la faveur toute spéciale avec laquelle elles ont été accueillies par l'Assemblée, nous font presque un devoir de courtoisie de ne pas différer la ratification, puisque nous n'avons à en attendre que des bénéfices importants.

Et maintenant passons à une rapide analyse de la convention avec la Compagnie concessionnaire.

L'Italie concède au Jura-Simplon la construction du tunnel et son exploitation sur territoire italien pour une durée de 99 ans.

La Compagnie aura en outre l'exploitation du tronçon Domodossola-Iselle, mais seulement pour le service des trains et moyennant une indemnité payée par le Gouvernement italien pour couvrir les frais de ce service.

Les recettes entières de ce tronçon reviennent, comme de juste, à l'Italie.

Outre la subvention annuelle de fr. 66,000, l'Italie accorde l'utilisation gratuite des forces hydrauliques, ainsi que l'exemption des droits de douane sur les matières premières et sur les installations nécessaires pour la partie du tunnel à percer sur notre territoire.

Quant aux explosifs et à leurs accessoires qui seront employés dans les travaux de construction, la convention déclare qu'ils seront exempts également, soit des droits d'entrée, soit de l'impôt de fabrication. De plus, on a introduit dans la convention une clause portant que la Compagnie devra donner la préférence à l'industrie nationale italienne lorsque les prix de ses produits ne dépasseront pas ceux de l'industrie étrangère, majorés du 5 % ou du 10 %, selon qu'il s'agit de poudre de mine ou de dynamite.

Cette disposition, toute en faveur de notre industrie nationale, ne laisse pas de préoccuper les intéressés et d'éveiller chez eux le doute et la crainte.

D'une part, ils craignent qu'on n'ait pas suffisamment expliqué que l'impôt de fabrication sera encore bonifié à leur industrie, à défaut de quoi la clause qui leur concède le droit de priorité, dans des conditions déterminées, serait dérisoire; d'autre part, ils estiment que leurs espérances peuvent être facilement déçues par suite d'expédients combinés en fraude de la convention.

Votre Commission s'est convaincue que ces doutes et ces craintes ne sont pas justifiés.

L'art. 3, dans sa teneur littérale, exempte de l'impôt de fabrication toutes les matières explosibles et leurs accessoires, sans aucune distinction de provenance. La seule condition exigée par cette clause est qu'il s'agisse exclusivement d'explosibles destinés à être employés dans les travaux de construction du grand tunnel.

Telle étant la lettre du traité, il n'y a aucune raison d'en altérer le sens, à seule fin de favoriser exclusivement l'industrie étrangère.

En accordant les concessions de l'art. 3, le Gouvernement a certainement eu en vue des considérations de deux natures différentes.

Il ne pouvait, d'un côté, en refusant tout concours, même indirect, à l'entreprise, mettre un obstacle à l'exécution d'une œuvre jugée éminemment utile au pays.

D'autre part, les concessions consistant en l'exemption d'impôts spéciaux ne représentent pas un sacrifice, mais la perte d'un gain, que notre fisc n'aurait pas réalisé.

Nous ne pouvions faire moins que d'être très larges à cet égard, puisque la non-exécution de l'entreprise nous aurait privés non seulement des avantages généraux que nous comptons en retirer, mais encore des avantages plus spéciaux que nous procurerait l'impôt.

Cette dernière source de revenus nous aurait fait défaut, non seulement pour la quantité d'explosibles qui aurait acquitté à la frontière les droits de douane et l'impôt de fabrication, mais encore pour celle qui aurait payé le montant des frais de l'impôt de fabrication à l'intérieur.

Nous avons voulu obtenir l'égalité et non la disparité de traitement.

La même apparente inégalité, celle-ci en faveur de l'industrie nationale, est la conséquence de la majoration du 5 ou du 10 % accordée à nos produits, mais ce prétendu privilège n'en est pas un, puisque nos industries sont soumises aux droits de douane pour les matières premières, ainsi qu'aux taxes et impôts locaux dont sont exempts les produits étrangers.

Cette prime du 5 et du 10 %, calculée tout naturellement en monnaie internationale, soit en or, et l'exemption prévue pour tous les concurrents met, tel est l'avis de personnes compétentes, notre industrie en état de rivaliser avantageusement avec les produits similaires de provenance externe.

La crainte de certaines fraudes qui pourraient se produire doit être entièrement écartée, puisque l'art. 3, dont le but est de les contrôler, oblige la Compagnie à se soumettre à toutes les mesures jugées opportunes à cet effet par le Gouvernement.

Au nombre de celles-ci il y a lieu de placer tout naturellement la production des factures originales, conformes à une base de prix préalablement établie, car autrement on n'aurait aucun moyen de vérifier si les prix offerts sont réels ou factices.

La convention fixe aussi dans une juste mesure, et sous la forme d'un forfait, le montant du revenu mobilier (*ricchezza mobile*) jugé nécessaire pour la construction et l'exploitation de la ligne, et elle exempte de même de l'impôt sur le revenu mobilier les autres capitaux de la Compagnie qui ne seront pas employés en Italie.

Quant à la taxe dite de circulation, elle sera appliquée graduellement ensuite de l'ouverture partielle à l'exploitation de chacune des parties de la ligne à construire.

Pour les expropriations, on appliquera le droit commun.

Le Gouvernement italien s'est réservé le droit de racheter, après trente ans, la section du tunnel construite sur notre territoire.

Enfin, les litiges d'un caractère civil qui pourraient surgir à l'occasion de la convention seront déferés à un tribunal arbitral composé de cinq membres, dont deux seront désignés par chacune des parties. Le cinquième, auquel la présidence sera dévolue, sera nommé, d'un commun accord, par les quatre autres ou, à défaut d'entente, par le président de la Cour d'appel de Rome.

Quant aux différends de nature technique et administrative, ils seront résolus par le Ministre des Travaux publics.



Examinons maintenant rapidement les quatre articles de la loi.

Par les art. 1 et 2, le Gouvernement est autorisé à donner pleine et entière exécution au traité et à la convention.

L'art. 3 prévoit un crédit de fr. 50,000 pour études définitives de la ligne d'accès Domodossola-Iselle.

La Commission, après avoir entendu les déclarations faites par le Ministre des Travaux publics, peut, dès à présent, donner l'assurance à la Chambre que les subventions ultérieures nécessaires à la construction de cette ligne, même si elle devait être entièrement à la charge de l'Etat, seront couvertes en dehors des 25 millions et demi qui figurent actuellement au budget ordinaire, à cause des engagements pour lesquels est assignée cette somme annuelle pendant cinq années environ.

Seulement, à partir de 1901, si les dépenses ne dépassent pas les prévisions, nous pourrions disposer de huit millions.

Quand toutes les études seront achevées, le Gouvernement devra présenter à ce sujet un projet de loi additionnel.

L'art. 4 est appelé à atténuer, comme nous l'avons déjà fait observer, les conséquences désavantageuses que pourrait avoir pour le Piémont et sa capitale l'ouverture du nouveau passage du Simplon, en aggravation du préjudice causé à ces contrées par la construction du chemin de fer du Gothard.

Il est question d'accorder à la ligne Santhià-Borgomanero le subside kilométrique normal de trois mille francs.

Les droits légitimes de cette ligne ont été formellement reconnus par tous les Gouvernements qui se sont succédés au pouvoir chaque fois que la question du Simplon a été mise à l'ordre du jour.

Nous donnons ici un résumé des principales déclarations officielles faites à ce propos.

Le Ministre Saracco, par sa lettre du 6 août 1888, adressée au syndic de Turin, déclarait être certain que lorsque le Gouvernement s'arrêterait au parti de subventionner le passage du Simplon, il ne pourrait le faire *décemment* sans assurer la construction de la ligne Santhià-Borgomanero.

Le Ministre Finali, dans la séance du Sénat du 18 juin 1889, en réponse à une interpellation du regretté Sénateur Pacchiotti, faisait la déclaration suivante :

« Je déclare à l'honorable Pacchiotti que, dans l'étude du projet du Simplon, la question de la ligne Santhià-Romagnano-Borgomanero ne sera pas négligée, car cette ligne est destinée à faire participer le Piémont et Turin aux avantages du nouveau passage alpin, et elle sera liquidée de manière à leur éviter tout préjudice ultérieur. »

Et l'instant d'après il ajoutait :

« Comme je reconnais que le passage du Simplon, s'il n'était pas relié à temps aux lignes de jonction du Haut-Piémont et de Turin, *pourrait leur être préjudiciable*, j'ai dit que lors de la solution d'un problème aussi complexe que coûteux, nous ne manquerions pas de nous en sou-

venir, afin de répondre, par la construction de cette ligne tant désirée, aux vœux du Haut-Piémont et de Turin, dont l'honorable Pacchiotti s'est fait aujourd'hui l'interprète. »

Le Ministre Genala, dans la séance du Sénat du 20 février 1893, répondant au Sénateur comte de Sambuy, reconnut l'utilité de cette ligne et promit d'examiner de nouveau la question.

L'honorable Ministre Saracco, donnant suite aux instances du Président du Comité d'initiative de ce chemin de fer, lui adressait, le 27 mars 1895, la lettre suivante :

Rome, 27 mars 1895.

J'ai l'honneur de vous accuser réception des notes désignées en marge, et je puis assurer V. S. qu'au moment opportun je ne manquerai pas de tenir, pour ce qui me concerne, le plus grand compte possible des recommandations et des désirs exprimés par votre Comité.

Il n'y a pas lieu, pour le moment, de prendre aucune décision, mais je pense que le Gouvernement royal *maintiendra fidèlement toutes ses promesses*, de même que je suis heureux de pouvoir affirmer que mes sentiments d'aujourd'hui sont les mêmes que ceux que j'ai eu l'honneur d'exprimer autrefois soit verbalement, soit par écrit.

Veuillez agréer l'assurance de ma considération distinguée.

Le Ministre,

G. SARACCO.

On peut donc affirmer que le droit de la ligne en question est aussi réel qu'incontestable.

Mais il est évident aussi que la solution proposée par l'art. 4 est loin d'être entièrement satisfaisante.

En réalité, la subvention kilométrique de trois mille francs ne suffirait probablement pas pour assurer la construction de cette ligne par une entreprise privée.

D'ailleurs, au lieu d'être une subvention spéciale, elle ne ferait, dans ce cas, qu'égaliser la situation de cette ligne à celle d'autres lignes bien moins importantes.

Par le nouveau projet de loi sur les chemins de fer économiques, la ligne Santhià-Borgomanero recevrait une allocation à peu près égale.

Votre Commission, devant la nouvelle loi sur l'augmentation du subside kilométrique, demande que la Chambre et le Gouvernement consacrent à cette ligne une subvention d'au moins fr. 5000 par kilomètre, minimum indispensable pour en assurer l'exécution, même en tenant compte des fortes contributions attendues des intéressés ou déjà votées par eux. A cet effet, nous vous proposons un premier amendement à cet article.

Un second amendement s'applique à la rédaction.

L'art. 4 parle d'une ligne *de Santhià à l'un des points du chemin de fer Borgomanero-Gozzano*.

Or, il suffit d'examiner tout ce qui a été dit, écrit, déclaré et décidé soit par le Gouvernement, soit par les divers intéressés, pour s'apercevoir que l'objectif a toujours été Borgomanero, et non un point quelconque de la ligne, au détriment de ce centre important.

Le Ministre des Travaux publics, pressenti à ce sujet, a déclaré ne pas s'opposer à ce qu'on reprenne l'ancienne rédaction.

Peut-être s'était-il flatté de réduire le parcours de mille trois cents mètres environ en opérant le raccordement de la ligne plus au nord; mais, d'autre part, ou la distance virtuelle l'aurait emporté sur la distance réelle, ou les frais d'établissement de la ligne auraient été bien plus considérables. En tout cas on aurait évincé le principal centre de toute la ligne et, après Novare, Vercelli et Biella, le bourg le plus important de toute la province de Novare par le chiffre de sa population, par son industrie et par son commerce.

Dans la crainte que la subvention kilométrique de 5000 fr., qui est réellement le minimum de ce qu'on peut accorder à cette ligne pour remplir les promesses tant de fois renouvelées et témoigner à la contrée piémontaise les égards auxquels elle a droit, dans la crainte, disons-nous, que cette allocation ne suffise pas à tirer la ligne projetée du domaine du rêve pour la faire entrer dans celui de la réalité, la loi s'ingénie à réparer, le mieux possible, du moins en partie, les pertes subies par ces régions. Elle les fait jouir, sur le parcours plus long des lignes Turin-Romagnano et Turin-Borgomanero, par Novare, du bénéfice pécuniaire résultant de l'application de la taxe au plus faible parcours. A cet effet, le trajet Turin-Novare-Romagnano serait calculé non sur la distance effective, mais sur celle qui tiendrait compte du parcours le plus réduit, soit de la ligne directe Borgomanero-Santhià. De cette manière, le Haut-Piémont serait, lui aussi, rapproché du passage du Simplon, sinon en réalité du moins virtuellement.

Nous ne pouvons, après ces explications, terminer mieux notre travail qu'en nous référant aux conclusions du rapport de la Commission fédérale suisse.

La Commission rend hommage aux hommes de cœur qui ont bien voulu se consacrer à une entreprise aussi grandiose et aussi ardue. Elle espère que désormais il n'y a plus rien qui s'oppose à cette grande œuvre internationale de travail et de paix.

---

# PROJET DE LOI

---

## ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement du Roi est autorisé à donner pleine et entière exécution au traité stipulé à Berne entre l'Italie et la Confédération suisse, le 25 novembre 1895, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola.

## ART. 2.

Est approuvée la convention conclue le 22 février 1896 entre les Ministres des Travaux publics, des Finances et du Trésor et MM. Ernest Ruchonnet et Jules Dumur, représentants de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, ainsi que le cahier des charges annexé, pour la concession à la Société précitée d'un chemin de fer à travers le Simplon, de la frontière italo-suisse à Iselle.

## ART. 3.

Dans la partie extraordinaire du bilan passif du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1896—1897 sera inscrite une somme de fr. 50,000, sous un chapitre spécial, avec la dénomination: *Etudes pour un projet définitif de construction du tronçon de chemin de fer de Domodossola à Iselle.*

## Art. 4.

Le Gouvernement Royal est autorisé à concéder la construction et l'exploitation d'une ligne entre la gare de Santhià et celle de Borgomanero.

Un subside kilométrique de fr. 5000 est assigné, dès maintenant, pour 75 ans, à la construction et à l'exploitation de cette ligne.

Dans ce cas, la nouvelle ligne devra être mise en correspondance avec les trains internationaux qui traverseront le Simplon, et c'est sur cette ligne que devra être dirigé tout le trafic entre Turin et le Haut-Piémont, et la Suisse.

Si, à l'ouverture du Simplon, cette ligne n'était pas encore mise en exploitation, il sera tenu compte dans les tarifs de la réduction.



MESSAGE  
DU  
CONSEIL FÉDÉRAL A L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
CONCERNANT LA  
RATIFICATION DU TRAITÉ ENTRE LA SUISSE ET L'ITALIE  
POUR LA  
CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON DE BRIGUE  
A DOMODOSSOLA

*(Du 4 décembre 1896)*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

A la date du 11 juin dernier, nous vous soumettions, sur le percement du Simplon, un rapport qui vous relatait l'historique de cette entreprise et vous renseignait d'une manière détaillée sur le dernier projet approuvé par nous, ainsi que sur les négociations précédemment entamées avec l'Italie et, en particulier, sur celles qui aboutirent en dernier lieu à la conclusion d'un traité pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.

Vous avez pris bonne note de ce rapport, tout en exprimant l'espoir que le Conseil fédéral serait bientôt à même de vous soumettre une proposition tendant à la ratification du traité passé à ce sujet avec l'Italie.

A la fin de notre rapport, nous émettions l'avis — que vous avez partagé par votre décision — qu'il serait prématuré de prononcer déjà à cette époque, c'est-à-dire pendant votre session ordinaire d'été de l'année courante, la ratification de ce traité, mais qu'il convenait d'attendre encore que les questions relatives aux ressources financières de l'entreprise fussent mieux élucidées et qu'en particulier les subventions suisses et italiennes pussent être considérées comme assurées.



A vrai dire, la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon n'a pas épargné ses démarches, et, dans les milieux intéressés, les dispositions sont demeurées favorables à l'entreprise. Cependant, les subventions prévues à l'article 12, troisième alinéa, du traité, ne peuvent encore être considérées comme assurées d'une manière indubitable, pas plus de la part de la Suisse que de celle de l'Italie. Il faut reconnaître toutefois qu'un progrès a été réalisé à cet égard. En fait de décrets cantonaux concernant les subventions, ceux du Valais et de Berne (pour chacun un million de francs) restent seuls en vigueur, tandis que ceux de Vaud et de Fribourg sont caducs et demandent à être renouvelés. Et nous n'avons pas encore de promesses formelles relativement à une subvention d'ensemble de quatre millions de liras de la part des provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise. Pour obtenir la renonciation aux droits dits de réversion qui, d'après l'alinéa 4 de l'article précité de la convention, pourraient éventuellement être portés en compte des subventions cantonales, la Compagnie a fait auprès des cantons des démarches dont il convient d'attendre le résultat. Nous faisons toutefois observer que cette question, dont la solution est délicate, n'est pas nécessairement liée à celle des subventions, mais qu'on peut facilement la traiter à part si la réalisation des subsides devait être retardée.

Si, jusqu'à présent, la question des subventions n'a pas abouti à un résultat définitif, il est possible que cela dépende, en partie du moins, de la circonstance que le traité n'est pas encore ratifié par les Parlements des deux pays et qu'en conséquence il ne peut encore être considéré comme définitif.

C'est pourquoi la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon a jugé à propos d'adresser, le 3 novembre 1896, une requête au Conseil fédéral pour le prier de soumettre le traité avec l'Italie à la ratification des Chambres fédérales dans leur prochaine session de décembre.

A l'appui de sa requête, la Compagnie expose en particulier que le contrat d'exécution à forfait conclu le 20 septembre 1893 avec la Société d'entreprise du tunnel, prolongé deux fois déjà, deviendra caduc le 15 avril 1897, sans qu'on ait l'assurance que le groupe d'hommes distingués constituant cette société sera disposé à renouveler ainsi ses engagements d'année en année; il est plutôt à craindre que les modifications qui se produisent ordinairement, avec le cours du temps, dans le groupement des hommes et des intérêts, n'arrivent, un moment ou l'autre, à rendre la dissolution de l'entreprise inévitable, et à remettre ainsi en question la base même du programme technique et financier.

La Compagnie fait remarquer, en outre, qu'à son avis les deux parties contractantes n'ont nullement entendu faire dépendre l'approbation du traité par les pouvoirs législatifs d'une justification financière préalable. Non seulement aucune disposition du traité ne formule une semblable exigence, mais dans le cours des négociations il a été expressément dit et admis que l'approbation du traité par les Parlements précéderait la justification financière, et cela précisément afin de faciliter l'obtention des subventions cantonales.

Par l'article 11 du traité, les parties contractantes se sont simplement réservé le droit de refuser l'autorisation de commencer les travaux avant que la Compagnie concessionnaire ait justifié de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

La Direction du Jura-Simplon estime qu'une plus longue durée du statu quo compromettrait le résultat important obtenu jusqu'ici en faveur de l'entreprise du Simplon. Avant toutefois de s'adresser aux autorités fédérales pour la ratification du traité, elle s'est assurée de l'adhésion des cantons intéressés au Simplon, dont les délégués se sont réunis en conférence le 3 novembre, à Lausanne, pour délibérer au sujet de la démarche projetée par la Compagnie. Après que le Conseil d'Etat du canton de Fribourg, en sa qualité de *Vorort*, nous eut informés de leur adhésion, le 4 novembre 1896, les Gouvernements de Berne, Fribourg, Vaud, Valais et Genève, dans une requête collective datée du 6 novembre et qui nous est parvenue le 21 du même mois, ont appuyé unanimement la demande du Jura-Simplon, en vertu des décisions prises par leurs délégués.

Les Gouvernements cantonaux estiment que la ratification du traité, qui constitue la concession définitive pour la grande ligne internationale, devrait avoir lieu le plus tôt possible par les Parlements des deux pays et précéder toute autre mesure concernant cette entreprise. C'est cette ratification seulement qui arrêtera définitivement le projet, si longtemps discuté, du nouveau percement des Alpes.

En ce qui concerne les promesses de subventions, les Gouvernements cantonaux se réfèrent aux déclarations qu'ils ont faites à la conférence du 6 mai 1896, déclarations reproduites dans notre rapport du 11 juin 1896 (pages 33 et suivantes). La fixation définitive de ces subventions, décidées une première fois en 1887, ne peut être soumise à nouveau aux cantons intéressés avant que la ratification du traité ne crée enfin une base certaine et définitive pour la réalisation de l'œuvre.

Les faits exposés dans ces requêtes et les motifs invoqués nous engagent à satisfaire, en ce qui nous concerne, à la demande formulée par la Compagnie du Jura-Simplon et appuyée chaudement par les Gouvernements des cantons intéressés, et à vous soumettre le traité en vous proposant de le ratifier.

Lorsque le Conseil fédéral, dans son rapport du 11 juin dernier, taxait la ratification de prématurée et croyait ne pas devoir encore vous la recommander, il agissait uniquement *dans l'intérêt de cette entreprise* et dans l'espoir de provoquer ainsi une solution plus rapide des questions de subventions. Rien n'était plus loin de lui que l'intention de susciter des difficultés.

Mais maintenant que la supposition de laquelle nous partions pour favoriser les promesses définitives de subventions ne s'est pas justifiée, et que, d'autre part, l'ajournement de la ratification du traité a provoqué des malentendus de tout genre et de nouvelles oppositions, nous n'avons plus aucun motif de nous obstiner à maintenir la manière de voir que nous avons primitivement admise, du moment surtout que la plus proche intéressée, la Compagnie du Jura-Simplon, et avec elle les cantons également intéressés, estiment qu'il n'est pas possible de poursuivre le projet, et surtout de trouver les capitaux nécessaires à sa réalisation, avant d'avoir comme base certaine un traité définitif.

Dans les circonstances actuelles, nous croyons aider à établir cette base certaine, dans le but de procurer les ressources financières nécessaires à l'entreprise, d'autant plus que le texte du traité

ne s'oppose pas à sa ratification avant que les subventions, c'est-à-dire les ressources financières, soient assurées. Il a été admis par les deux parties que la ratification du traité par les deux Parlements devait précéder la justification financière.

La ratification actuelle du traité ne peut entraîner aucune espèce de préjudice. Il serait notamment inexact d'admettre qu'en ratifiant le traité avant de s'être assuré les ressources nécessaires ou du moins les subventions, la Confédération accepte n'importe quel engagement de procurer cet argent. Ainsi que cela sera démontré ci-après à l'article 3, les obligations financières contractées par la Confédération ne dépassent pas la subvention à laquelle elle est tenue de par la loi fédérale du 22 août 1878 concernant des subventions aux chemins de fer des Alpes et l'arrêté fédéral du 27 juin 1887, savoir 4 $\frac{1}{2}$  millions de francs.

Il n'y a donc pas de danger que la Compagnie se mette à l'œuvre avant de disposer entièrement des ressources nécessaires à cette entreprise grandiose, pour se trouver ensuite dans la situation de suspendre les travaux faute d'argent. En effet, l'article 11 du traité prévoit expressément qu'une autorisation formelle est nécessaire pour commencer les travaux, et que cette autorisation ne sera accordée que lorsque la Compagnie aura justifié de la possession de ressources suffisantes.

Nous vous donnons ci-après quelques explications en ce qui concerne la teneur du contrat que nous vous soumettons aujourd'hui et dont nous vous recommandons la ratification.

Comme il est dit déjà dans notre rapport du 11 juin dernier, ce contrat est basé sur le protocole de Milan du 28 février 1895, et, tout en étant établi sur le modèle des concessions relatives à la ligne du Gothard, ainsi que d'autres traités de raccordement, en particulier de ceux entre la Suisse et la France concernant les lignes Genève-Annemasse, Locle-Morteau et St-Gingolph-Bouveret, il règle, à notre avis, très exactement les rapports des deux Etats à l'égard de l'entreprise, tout en tenant compte des circonstances spéciales concernant le Simplon.

Ce n'est pas un simple traité de raccordement, parce qu'il ne s'agit pas exclusivement de joindre deux lignes sur les territoires de deux Etats, lignes établies ou à établir indépendamment l'une de l'autre. Il s'agit plutôt d'un raccordement par voie ferrée au travers du Simplon, à établir par une seule et même Compagnie *suisse* et avec une participation financière fournie essentiellement par un seul des Etats contractants, mais situé à peu près dans la même proportion sur le territoire *des deux* Etats; le point de jonction des deux réseaux à la frontière se trouvera au milieu du tunnel. L'Italie ne s'engage qu'à établir la ligne d'accès sud de Domodossola à Iselle. A cet égard, il s'agit d'une œuvre *commune*, qui nécessitera de fréquents rapports entre les deux Etats en ce qui concerne la construction et l'exploitation, rapports qui, abstraction faite de la question de raccordement au point de vue technique, avaient besoin d'être déterminés dans une convention internationale.

D'un autre côté, les conditions ne sont pas non plus les mêmes que pour le chemin de fer du Gothard, qui a été construit exclusivement sur territoire *suisse*, mais avec la participation financière importante d'autres Etats (Italie et Allemagne). Tandis que pour le Gothard c'étaient les subventions des Etats, pour le Simplon c'est au contraire la situation du tunnel sur le territoire

des deux Etats qui constitue les rapports communs des deux Etats à l'égard de l'entreprise et exige une réglementation établie par un traité international.

Le traité que nous vous soumettons cherche à tenir compte de cette situation particulière; il ne se borne pas, en effet, à régler les rapports des deux Etats à l'égard de l'entreprise, mais il s'étend aussi aux points qui, pour le Gothard, ont été réglés par une convention particulière dite de raccordement, du 23 décembre 1893.

Il va néanmoins de soi que les conditions de raccordement n'ont pu être déterminées dans le traité qu'en ce qui concerne les points les plus importants, car il aurait fallu sans cela s'égarer dans les détails.

Il convient à tous égards et aussi pour des considérations d'ordre pratique que les questions de détail non traitées dans la convention principale soient réglées ultérieurement dans une convention spéciale. Cela a d'autant plus sa raison d'être que plus tard ces questions pourront être, isolément, mieux élucidées que ce n'était le cas lors de la conclusion du traité. Il s'agira notamment de la désignation de la station ou des stations internationales et des arrangements qu'il faudra prendre au sujet du service des douanes, des postes, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire dans ces stations. A cet égard le traité principal réserve une entente ultérieure pour les points qui ne sont pas réglés dans le traité.

En ce qui concerne les différents articles du projet, nous nous bornons aux observations suivantes.

Le *préambule* se réfère à l'article 16 du traité de commerce avec l'Italie, du 19 avril 1892, et les *articles 1 et 2* indiquent l'étendue de l'entreprise de raccordement par voie ferrée à construire à travers le massif du Simplon, qui forme l'objet du traité.

Le texte primitif de l'*article 3* a subi une modification, et ce à l'instigation des plénipotentiaires suisses, en ce sens que le Conseil fédéral ne s'engage pas directement lui-même à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que du grand tunnel, mais qu'il ne prend cet engagement que dans les limites de la concession accordée par lui. La concession du 24 septembre 1872 (*Recueil officiel des chemins de fer*, I, 277 et suiv.) prévoit toutefois, dans un délai déterminé, souvent prolongé dès lors, la production des documents financiers (article 5) et la construction *par la Compagnie*. Par suite du transfert de la concession à la Compagnie du Jura-Simplon, le 19 décembre 1889, celle-ci a assumé ces obligations. En outre, l'article 12, dans son premier alinéa, fixe la subvention à fournir par la Confédération au chiffre accordé par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes, à l'ouest de la Suisse, soit à la somme de quatre millions et demi de francs. Il ne peut donc, en aucun cas, être question d'une obligation subsidiaire contractée par la Confédération pour l'obtention des autres subsides prévus à l'article 12, ou même de la somme entière nécessaire à la construction, si la Compagnie ne parvenait pas à se la procurer, pas plus que le fisc italien ne devra éventuellement verser la subvention prévue au troisième alinéa de l'article 3 et que doivent fournir les provinces, communes et corporations italiennes intéressées à l'entreprise. Cette manière de voir est aussi partagée par le Gouvernement italien.



On peut, en effet, lire entre autres dans son rapport sur le projet de loi concernant la ratification du traité, du 29 mai 1896 :

« Dans l'article 12, le Gouvernement fédéral affecte au percement du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs, accordée par la loi fédérale du 22 août 1878, en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard. » Et plus loin : « De toute manière, la forme dans laquelle a été rédigé cet article 12 limite formellement et d'une façon absolue les engagements financiers des deux Gouvernements aux subventions diverses qu'ils accordent à la société; ils restent entièrement étrangers aux relations entre la société elle-même et les autres intéressés pour la réalisation des subventions espérées. » \*)

Enfin, il y a lieu de prendre en considération que, dans d'autres conventions internationales de raccordement, l'engagement de la Suisse est formulé de la même manière : (« s'engage dans les limites de la concession accordée par lui . . . . , à assurer l'exécution d'un chemin de fer . . . . »), sans qu'on puisse en faire découler la garantie éventuelle de la Suisse d'exécuter réellement, à la place de la Compagnie propriétaire de la concession, la ligne dont le raccordement au réseau des voies ferrées de l'Etat voisin est réglé dans la convention y relative. Nous renvoyons à cet égard aux conventions passées avec la France relativement au raccordement des lignes Genève-Annemasse, du 14 juin 1881 (*Recueil officiel des chemins de fer*, VII, 42 et suiv.), Locle-Morteau, de la même date, et Bouveret-St-Gingolph, du 27 février 1882.

L'article 4, par contre, stipule l'engagement formel et direct du Gouvernement italien d'établir la ligne d'accès du côté sud, de Domodossola à Iselle, et d'accorder à la Compagnie du Jura-Simplon la concession pour la partie du tunnel située sur territoire italien jusqu'à l'aiguille d'accès de la station d'Iselle. C'est la contre-partie des obligations contractées par la Suisse.

Les articles 5 et 6 déterminent les conditions techniques de la convention, en se basant sur les plans annexés au traité et aux actes de concession (plan de situation à l'échelle de 1 : 50,000, profil en long 1 :  $\frac{50,000}{1,000}$ , profils normaux 1 : 50, profil en travers de la galerie de base 1 : 50 et 1 : 100, niches, chambres et galeries de direction 1 : 50).

La condition que les lignes d'accès soient établies selon les exigences d'une grande ligne internationale et construites suivant les règles précisées en partie au deuxième alinéa, n'a pas besoin d'être motivée. Le Gouvernement italien espère pouvoir rester au-dessous de la rampe maximale de 25 ‰ pour la ligne d'accès du côté sud. La disposition de l'article 6, premier alinéa, concernant les précautions à prendre en vue de la construction ultérieure d'une seconde voie, est conforme à la stipulation de l'article 2, alinéa 6, de la convention additionnelle du 12 mars 1878 concernant le chemin de fer du Gothard, et elle est d'autant plus nécessaire qu'en établissant le tunnel à

---

\*) Le texte italien est ainsi conçu : « Quindi nell' articolo 12 il Governo federale svizzero assegna a quel traforo la sovvenzione dei 4 milioni e mezzo di franchi, stabilita dalla legge federale del 23 agosto 1878 a favore di una ferrovia attraverso le Alpi, ad occidente del San Gottardo. » Et plus loin : « Comunque siasi, la forma, nelle quale è stato redatto questo articolo 12, limita assolutamente lo impegno dei due Governi alle dirette sovvenzioni ch'essi accordano alla Società, rimanendo essi affatto estranei ai rapporti fra la Società stessa e gli altri enti interessati, per il conseguimento delle sperate sovvenzioni. »



simple voie et en ouvrant en même temps une galerie parallèle, on a songé de prime abord à l'éventualité d'un second tunnel.

L'article 7, premier alinéa, donne bien, en principe, à chacun des deux Gouvernements le droit d'arrêter et d'approuver les projets de construction des tronçons situés sur son territoire et d'en surveiller l'exécution, mais le deuxième alinéa et l'article 9 chargent le *Conseil fédéral suisse* seul du contrôle et de la surveillance de l'exécution du grand tunnel, tant pour la première que pour la seconde voie, de faire exécuter les prescriptions du traité relatives à la construction du tunnel, et de trancher toutes les questions qui s'y rattachent. Cette disposition nous a paru absolument nécessaire. En effet, le grand tunnel constitue une seule et même entreprise, qui doit être exécutée suivant des plans uniques et surveillée par un seul Gouvernement, si l'on veut éviter que des conflits ou des contradictions dans les décisions des deux parties ne viennent compromettre l'exécution uniforme de la construction.

Cependant, d'après le troisième alinéa de l'article 7, le Gouvernement italien aura en tout temps le droit de faire visiter les travaux par des délégués techniques, et l'article 9 stipule que le Conseil fédéral, avant de se prononcer sur les questions relatives à la construction du tunnel, demandera le préavis des délégués techniques italiens si ces questions concernent les travaux sur le territoire de ce pays.

L'article 8 contient une disposition qu'il n'est pas nécessaire de motiver.

A l'article 10, le délai pour la construction est plus long que dans la convention passée avec l'entreprise, afin de garantir la Compagnie, suivant son désir, pour le cas aussi d'événements imprévus qui pourraient retarder la marche des travaux.

Lorsque les travaux auront été poursuivis pendant une période de deux années, l'on pourra se faire une idée plus exacte du temps que nécessitera l'achèvement du tunnel et, par conséquent, fixer en connaissance de cause et d'une manière définitive le délai de construction. On peut admettre que moins de huit années suffiront.

En ce qui concerne la clause de déchéance contenue à l'article 14 du cahier des charges, il a été inséré au deuxième alinéa de l'article 10 une disposition portant que les pénalités prévues dans les concessions pour inobservation du délai de construction du grand tunnel ne pourront être prononcées, en tant qu'elles constitueraient la déchéance de la concession, qu'ensuite d'entente entre les deux Gouvernements.

L'article 11 prévoit une autorisation spéciale pour commencer les travaux et la fait dépendre de la justification préalable des ressources suffisantes par la Compagnie. Cette disposition permet d'empêcher que les travaux ne soient entamés avec précipitation et d'obvier, de prime abord, dans la mesure du possible, à une catastrophe financière au cours de la construction.

Ainsi que nous le disions déjà dans notre rapport du 11 juin dernier, l'article 12 a donné lieu à de laborieuses négociations. Suivant la loi fédérale du 22 août 1878, la subvention de la Confédération est fixée à 4½ millions. Une participation au produit net n'a pas été réservée, comme cela a été le cas dans la convention concernant le Gothard, dans la pensée qu'une réserve

de ce genre pourrait toujours être faite, cas échéant, lorsqu'il s'agira de verser la subvention. De son côté, le Gouvernement italien s'engage à payer une subvention annuelle de 66,000 livres pendant toute la durée de la concession. Le 3<sup>me</sup> alinéa fait ensuite mention des subventions encore prévues du côté de la Suisse et du côté de l'Italie. Au début, les délégués suisses demandaient que la subvention de l'Italie fût fixée à 5 millions de francs, tandis que les délégués italiens n'étaient autorisés à promettre que 3 millions. Après avoir demandé de part et d'autre de nouvelles instructions, les deux parties tombèrent d'accord sur une somme de 4 millions de livres. Au 4<sup>me</sup> alinéa on établit une relation entre la subvention à accorder et la liquidation des droits dits de réversion, afin de pousser la solution des questions qui s'y rattachent. Il est toutefois bien entendu, ainsi que nous l'avons déjà fait observer plus haut, que ces rapports de droit, qui ne sont nullement en connexité intime avec l'entreprise du Simplon, ne doivent pas nécessairement trouver leur solution à cette occasion, et qu'en tout cas aucun retard ni obstacle ne peut être apporté à la décision relative aux subventions.

L'article 13 contient des dispositions qui ont trait à l'établissement de la seconde voie dans le tunnel, tout en faisant une distinction entre les cas où cette seconde voie est demandée par le Gouvernement italien ou par le Gouvernement suisse. La disposition imposant à l'Italie une subvention de 10 millions et l'obligation de prolonger cette seconde voie jusqu'à Domodossola, si la demande émane de la part de son Gouvernement, n'a pas une trop grande importance au point de vue pratique; il convenait toutefois d'imposer à l'Italie une certaine réserve à cet égard.

La disposition qui stipule que la Compagnie ne pourra être requise de construire la deuxième voie aussi longtemps que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola ne dépassera pas 40,000 francs, par kilomètre et par année, nous paraît avoir plus d'importance. Ce chiffre semble un peu élevé; nous nous abstenons toutefois de le contester, cette disposition devant aussi profiter à la Confédération si elle rachetait plus tard le chemin de fer.

L'article 14 est calqué sur une disposition du traité du Gothard (article 7). La rédaction que nous vous soumettons écarte toute idée d'une promesse de favoriser le Simplon au détriment du Gothard.

Par l'article 15, l'exploitation de la ligne entière, de Brigue à Domodossola, est confiée et assurée à la Compagnie du Jura-Simplon. Les circonstances veulent que la même Compagnie qui exploitera le grand tunnel, savoir celle du Jura-Simplon, se charge aussi de l'exploitation de la ligne d'accès Iselle-Domodossola, parce que la vallée de la Diveria, très étroite, ne se prête pas à l'établissement d'une grande gare, comme le mouvement important d'Iselle l'exigerait, et que l'on doit se borner à y établir les installations les plus indispensables. Le Gouvernement italien a par conséquent admis d'emblée la disposition de cet article. Comme il s'agit ici d'exploiter un tronçon entièrement situé sur territoire italien, c'est-à-dire qu'il s'agit essentiellement de rapports de droit entre le Gouvernement italien et la Compagnie, les conditions de l'exploitation de ce tronçon ne peuvent pas être fixées dans le traité international, mais réservées à une entente spéciale dont

la base est toutefois déjà fixée par l'article 2 de la convention passée le 22 février 1896 entre le Gouvernement italien et la Compagnie du Jura-Simplon (concession italienne).

*L'art. 16* contient les dispositions nécessaires concernant les tarifs. Ces dispositions paraissent suffisamment garantir l'influence que les Gouvernements doivent se réserver dans l'intérêt du trafic au sujet surtout de la fixation des tarifs directs. Il y a lieu en outre de faire remarquer que le Gouvernement italien, tout en admettant l'application des taxes de la concession suisse sur la section entière Brigue-Iselle, renonce, pour le tronçon de la frontière à Iselle, à l'impôt sur les transports perçu en général dans tout le Royaume. L'addition de 22 kilomètres au nombre des kilomètres de tarif, prévue au deuxième alinéa, et qui correspond à une majoration de taxe de 100 %, ne doit nullement être considérée comme une concession trop grande, cette majoration n'ayant lieu que sur un tronçon relativement court, en comparaison du chemin de fer du Gothard, par exemple, auquel des taxes majorées ont été accordées pour tout le parcours de montagne (91 km.).

*L'article 17* concède au Gouvernement italien d'être représenté au sein du Conseil d'administration du chemin de fer Jura-Simplon, en ce sens que le Conseil fédéral nommera quatre membres sur la présentation du Gouvernement italien. En effet, la Compagnie du Gothard, sans y être nullement obligée par contrat, a accordé de tout temps au Gouvernement italien une représentation dans son Conseil d'administration. En outre, la Compagnie du Jura-Simplon, comme concessionnaire de la construction et de l'exploitation de la moitié sud du tunnel située sur territoire italien, et en qualité de Compagnie exploitant la ligne Iselle-Domodossola, sera en relations encore plus intimes avec le Gouvernement italien que ce n'est le cas pour le Gothard, attendu qu'elle devient Compagnie italienne de chemin de fer. Il nous a paru donc équitable de satisfaire à cet égard aux désirs de l'Italie. Lors de la conférence, les délégués italiens firent insérer au procès-verbal qu'ils étaient d'accord que cette disposition ne fût plus appliquée si, tôt ou tard, la Confédération entrerait en lieu et place de la Compagnie. Dans ce cas, la Confédération devrait du reste s'entendre avec le Gouvernement italien au sujet du transfert de la concession.

La disposition de *l'article 18* a été admise pour satisfaire à une proposition des délégués italiens à la conférence de Milan. Sur notre désir, sa rédaction primitive a été un peu atténuée. Une disposition de ce genre figure aussi dans d'autres traités de raccordement (concernant Genève-Annemasse, Locle-Morteau, du 14 juin 1881, Bouveret-St-Gingolph, du 27 février 1882).

*L'article 19* stipule que les deux Gouvernements agiront d'un commun accord pour régler d'une manière pratique les horaires et le nombre des trains. Le nombre minimum des trains journaliers a été fixé à quatre, ainsi que vous l'avez admis en thèse générale ces derniers temps à propos d'autres concessions; ce chiffre est certainement très modéré.

Les *articles 20 à 26* sont en général conformes aux dispositions figurant dans les traités de raccordement déjà mentionnés concernant Genève-Annemasse, Locle-Morteau et Bouveret-St-Gingolph, dispositions qui nous paraissent convenir aussi au cas particulier et que l'Assemblée fédérale a ratifié. Les quelques modifications qui y ont été apportées n'ont pas grande importance et ne sont pour la plupart que des améliorations touchant la rédaction, comme à l'article 20, par

exemple. A l'article 22, 2<sup>me</sup> alinéa, les conditions relatives à la suppression des formalités douanières à la frontière ont été, à la demande de notre administration des douanes, mieux précisées que cela n'avait été le cas dans les précédents traités. A l'article 24, chiffre 1, une nouvelle rédaction, approuvée par notre administration des postes, a été choisie sur la proposition du Gouvernement italien.

*L'article 25* mentionne les installations de télégraphes et de téléphones. Ces dernières n'avaient pas été prévues dans les traités antérieurs.

*L'article 26* réserve à une entente ultérieure entre les deux Gouvernements la désignation de la gare internationale ou des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police générale et de la police sanitaire à appliquer dans la ou les dites gares internationales, comme cela a eu lieu pour le chemin de fer du Gothard.

Lors des délibérations qui ont précédé la passation du traité, nos délégués avaient proposé une adjonction stipulant que les bureaux douaniers à placer des deux côtés du Simplon eussent les compétences nécessaires pour procéder au dédouanement et à l'expédition en transit de toute espèce de marchandise. Nous aurions attaché de l'importance à ce que cette disposition fût admise, pour éviter les difficultés constatées à Chiasso avant la conclusion du traité de commerce de 1892. Elles provenaient du fait que le bureau des douanes italiennes de cette gare n'était pas autorisé à procéder à l'expédition de certaines marchandises, par exemple de coton filé, quoique le précédent traité de commerce avec l'Italie obligeât les deux Etats à établir, aux accès principaux des routes reliant les deux Etats, des bureaux avec des compétences suffisantes pour percevoir les droits de douane, ainsi que procéder aux expéditions par les routes de transit reconnues. Après avoir à plusieurs reprises demandé de nouvelles instructions à leur Gouvernement, les plénipotentiaires italiens rejetèrent d'une manière décisive l'adjonction proposée par nous. Les motifs essentiels qu'ils ont invoqués sont qu'en procédant ainsi, non seulement le bureau douanier du Simplon serait placé au-dessus de ceux de Chiasso et de Luino, mais qu'en déterminant dans un traité international les compétences du bureau douanier du Simplon, toute l'organisation intérieure des douanes italiennes serait mise en question. Au reste, aucun autre bureau frontière italien n'a de compétences plus étendues que celui de Chiasso, et, en mettant le bureau du Simplon sur le même pied que ce dernier, dont les compétences ont été successivement augmentées, l'on aura certainement satisfait d'une manière complète aux besoins du service de transit. Si néanmoins des difficultés devaient se produire au Simplon au sujet de certaines espèces de marchandises, le Ministère italien des Finances déclare être disposé à accorder à ce bureau douanier, à la demande du Conseil fédéral, de nouvelles compétences à titre exceptionnel en ce qui concerne ces marchandises. Les plénipotentiaires n'ayant pu s'entendre sur la disposition à insérer à cet égard, la solution de cette question a été finalement, d'un commun accord, réservée à l'entente ultérieure prévue à l'article 26.

La convention portant concession du tronçon italien, passée entre le Gouvernement royal et la Compagnie du Jura-Simplon au sujet de la construction et de l'exploitation du chemin de

fer du Simplon, de la frontière italo-suisse jusqu'à Iselle, et le cahier des charges y relatif, joint à cette convention, ne sont pas soumis à votre ratification. Ils nous paraissent du reste répondre aux circonstances et ne suggèrent, à notre avis, pas d'observation, tant au point de vue des intérêts de l'Etat que de ceux du trafic en général. Nous nous abstenons en conséquence d'en examiner les diverses dispositions et prenons la liberté de vous renvoyer à ces documents, qui étaient annexés à notre rapport du 11 juin.

Nous vous recommandons la ratification du traité passé avec l'Italie, dans le sens du projet d'arrêté dont la teneur suit, et vous réitérons, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

*Berne, le 4 décembre 1896.*

**Au nom du Conseil fédéral suisse :**

*Le Président de la Confédération :*

**A. LACHENAL.**

*Le Chancelier de la Confédération :*

**RINGIER.**





ARRÊTÉ FÉDÉRAL

CONCERNANT LE

TRAITÉ CONCLU AVEC L'ITALIE LE 25 NOVEMBRE 1895 A BERNE

POUR

LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON DE BRIGUE  
A DOMODOSSOLA

Adopté par le Conseil des Etats suisse le 16 décembre 1896  
et par le Conseil national le 21 du même mois.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le traité conclu à Berne, le 25 novembre 1895, sous réserve de ratification, entre les plénipotentiaires de la Confédération suisse et les plénipotentiaires du Gouvernement italien, relativement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer par le Simplon;

Vu la concession accordée par le Gouvernement italien à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon dès la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, suivant la convention du 22 février 1896 à Rome, à laquelle est annexé un cahier des charges daté du même jour;

Vu la requête de la Compagnie du Jura-Simplon du 3 novembre 1896 et les communications des Gouvernements cantonaux de Berne, Fribourg, Vaud, Valais et Genève, du 6/21 novembre 1896;

Vu le rapport du Conseil fédéral du 11 juin 1896 et son message du 4 décembre de cette année,

*Considérant :*

Que la concession accordée par l'autorité fédérale à la Compagnie du Jura-Simplon, soit à ses auteurs, le 24 septembre 1873, confirmée à plusieurs reprises et notamment le 22 décembre 1893,

pour un chemin de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, prévoit déjà, à son article 29, la conclusion du présent traité;

Que la loi fédérale du 22 août 1878 et l'arrêté fédéral du 27 avril 1887 assurent une subvention de  $4\frac{1}{2}$  millions de francs aux cantons qui s'intéresseront financièrement à un chemin de fer au travers des Alpes dans la partie occidentale de la Suisse;

Que l'intérêt bien entendu de la grande entreprise du percement du Simplon demande que l'échange des ratifications du traité puisse suivre immédiatement le dépôt de la justification financière à fournir par la Compagnie du Jura-Simplon, ainsi que cela a été admis d'un commun accord par la conférence qui a préparé le traité de Berne du 25 novembre 1895,

*Arrête:*

1. Le traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon est ratifié.
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, lequel, n'étant pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

RAPPORT  
DU  
GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'ITALIE AU SÉNAT ITALIEN  
SUR  
LE TRAITÉ ET L'ACTE DE CONCESSION  
POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER PAR LE SIMPLON

*(Du 10 décembre 1896)*

MESSIEURS LES SÉNATEURS!

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ratifiant le traité et les actes de concession pour la construction d'un chemin de fer par le Simplon, adoptés par la 1<sup>re</sup> Chambre du Parlement.

Les grands avantages qui doivent découler, pour les intérêts italiens, de l'ouverture du nouveau passage alpin sont mentionnés dans le rapport ministériel présenté à la Chambre des Députés et dans celui de la Commission parlementaire chargée d'examiner nos propositions.

Il nous semble donc superflu d'insister de nouveau sur ce qui a déjà été dit, et nous nous bornons à indiquer brièvement ici les adjonctions et les modifications introduites dans le projet par la Chambre des Députés, d'accord avec le Gouvernement.

En premier lieu, à l'article 3, qui prévoit une somme de fr. 50,000 pour études du projet définitif du tronçon de voie ferrée d'Iselle à Domodossola, on a jugé opportun d'ajouter que ces études doivent prévoir l'exploitation éventuelle du tronçon par la traction électrique, en conformité de l'article 3 de la convention stipulée avec la Compagnie Jura-Simplon, laquelle prévoit explicitement l'emploi de la force électrique pour la construction et l'exploitation du grand tunnel.

Par l'article 4, nouvellement introduit, qui autorise dès à présent le Gouvernement à pourvoir à la construction de cette ligne, on a comblé une lacune du projet de loi primitif. En effet, du

moment que par l'article 4 du traité conclu avec le Gouvernement suisse et l'article 1<sup>er</sup> de la convention stipulée avec la Compagnie du Jura-Simplon, notre Gouvernement s'est engagé à construire la ligne d'accès au tunnel, il est de toute nécessité que le Gouvernement soit autorisé dès maintenant à exécuter cette construction.

A l'article 5, qui assure un subside kilométrique spécial à la nouvelle ligne Santhià-Borgomanero, eu égard aux intérêts majeurs auxquels elle doit satisfaire, on a jugé opportun de rendre plus clair le dernier alinéa, en expliquant que dans le cas où lors de l'ouverture du Simplon les lignes de raccordement Santhià-Borgomanero et Gravellona-Arona ne seraient pas achevées, il y aura lieu de tenir compte, dans les tarifs, des réductions de parcours, comme si ces lignes se trouvaient en exploitation.

Nous avons l'espoir que vous accorderez vos suffrages à ce projet de loi.



SÉNAT DU ROYAUME D'ITALIE

---

RAPPORT DU BUREAU CENTRAL

COMPOSÉ DES

Sénateurs MM. FERRARIS, Louis, CERRUTI, MAIORANA-CALATABIANO, GADDA et SARACCO, rapporteur

SUR LE

PROJET DE LOI

PRÉSENTÉ PAR

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES; D'ACCORD AVEC LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LE MINISTRE DES FINANCES ET AVEC LE MINISTRE DU TRÉSOR

DANS LA SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 1896

---

TRAITÉ ET ACTES DE CONCESSION

POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON

---

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

C'est à peine si la nouvelle du Traité conclu entre l'Italie et la Suisse et de la Convention qui assure la construction et l'exploitation d'un chemin de fer destiné à réunir les réseaux des deux pays à travers le Simplon, et qui en est le complément nécessaire, a provoqué quelques modestes et légitimes demandes de la part des fauteurs d'autres passages alpins plus favorables aux intérêts particuliers de certaines régions de l'Italie, tout en laissant le Parlement juge de ces demandes. Dès lors la lutte à ce sujet se serait présentée dans des conditions trop inégales. Nous aimons néanmoins à constater que, plus que toute autre considération, le sentiment de la solidarité nationale a amené ceux qui combattaient dans un camp opposé à déposer les armes, pour hâter l'accomplissement de cette grande œuvre, appelée à exercer une action bienfaisante sur toutes les parties de l'Italie.

La Chambre élective, profondément convaincue de cette vérité, a émis, sans opposition, un



vote favorable au projet de loi qui est maintenant soumis aux délibérations du Sénat, et par lequel sont approuvés les actes stipulés par le Gouvernement italien; de son côté, le Conseil des Etats suisse a également ratifié, à l'unanimité, le Traité de Berné.

Votre Bureau central, appelé à examiner le projet de loi approuvé par la Chambre des Députés, est heureux de pouvoir vous annoncer que dans les Bureaux du Sénat personne n'a pris la parole pour le combattre, et que tous ont été d'avis que le Sénat devait aussi joindre son vote favorable à celui des Représentants de la Nation.

Si l'on considère le fait que la question a été amplement examinée et discutée, sous tous ses aspects, dans les excellents rapports du Ministère à la Chambre des Députés et de la Commission chargée d'examiner les propositions du Gouvernement, on comprendra aisément que le Bureau central et son rapporteur remplissent leur mission avec une grande sobriété de raisonnements, pour ne pas reproduire des choses déjà parfaitement connues et répétées à satiété, et ne pas procéder à une nouvelle et plus ample défense des stipulations faites par le Gouvernement, que personne ici n'a songé à combattre. Nous nous bornerons donc à vous exposer très brièvement les principales considérations qui ont amené le Bureau central à vous proposer l'approbation du projet de loi présenté par le Gouvernement, avec les additions qui y ont été faites par la Chambre des Députés.

Un peu d'histoire fera mieux et plus exactement comprendre l'action exercée par le Gouvernement du Roi dans les négociations qui ont abouti aux accords définitifs pris avec la Suisse.

Le projet de relier les réseaux de chemins de fer des deux pays, à travers le Simplon, remonte déjà à une époque assez reculée. Le rapporteur de votre Bureau central se rappelle avec satisfaction qu'en 1857 il eut à proposer, en la même qualité, à la Chambre des Députés du Piémont l'approbation d'un projet de loi par lequel était autorisée la concession à une Compagnie française d'un chemin de fer de Domodossola à Arona, qui aurait éventuellement traversé le Simplon pour se raccorder à la ligne de Viège au lac Léman, dont la concession avait été accordée à la même Compagnie par le canton du Valais. Cette première tentative n'était pas destinée à réussir, car la Compagnie manqua à ses engagements et tomba en faillite. Néanmoins ce premier échec, suivi de l'ouverture du Mont-Cenis d'abord, puis du Gothard, n'ébranla pas la conviction vive et constante des populations quant à la nécessité d'un troisième passage à travers le Simplon, conviction qu'elles verront enfin justifier par la réalisation de cette grande entreprise.

Cependant ce n'est qu'en 1887 qu'une action énergique et efficace pour l'ouverture du Simplon a été reprise par le Gouvernement suisse, qui, sur les instances de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale, a fait des démarches auprès du Gouvernement italien pour l'engager à prendre connaissance d'un projet étudié par cette Compagnie et à le faire examiner préliminairement sous les divers rapports techniques, la dite Compagnie se déclarant d'ailleurs disposée à traiter avec les deux Etats pour la construction de ce chemin de fer, depuis si longtemps désiré. Le Gouvernement italien y consentit, et son consentement eut d'heureux résultats, car les conférences, d'un caractère absolument officieux, qui eurent lieu à Domodossola et à Lausanne en septembre

1887 et à Berne en juillet 1889, fournirent l'occasion de mettre le Gouvernement suisse absolument au courant des intentions du Gouvernement d'Italie, et par cet échange d'idées et de propositions, exprimées avec la plus grande liberté de parole et d'appréciations, on parvint à se convaincre que tôt ou tard l'ancien vœu, de relier par une nouvelle voie les chemins de fer italiens aux chemins de fer suisses, se trouverait heureusement accompli.

Les deux Gouvernements témoignèrent de leur conviction à cet égard lorsque, par l'article 10 du traité de commerce du 19 avril 1892, ils s'engagèrent à faciliter autant que possible les entreprises qui auraient pour but de mettre en communication directe les réseaux des deux pays à travers les Alpes suisses, et il n'est pas difficile, même pour les esprits les moins perspicaces, de comprendre la signification et la portée de cette déclaration. Il faut d'ailleurs reconnaître que, depuis 1889, l'activité du Gouvernement et celle de la Compagnie suisse ne se sont jamais ralenties pour arriver à trouver un tracé qui remplit les conditions indiquées dans ces conférences par les délégués italiens.

En effet, notre Ministère des Affaires étrangères reçut alors communication d'un projet et d'un contrat, avec cahier des charges, stipulé entre la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon et l'entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>, pour l'exécution des travaux du grand tunnel, et il était en même temps informé que ce projet serait soumis à l'examen minutieux d'une commission choisie par le Conseil fédéral et composée de trois ingénieurs très distingués: MM. Fox et Wagner, l'un Anglais, l'autre Allemand, et M. Joseph Colombo, Italien. Après de longues et profondes études, le 19 juillet 1894, ces experts donnèrent leur avis en ce sens que la construction et l'exploitation du tunnel du Simplon *ne présenteront pas de difficultés* si l'on a soin d'observer les mesures de prudence nécessaires.

Le moment d'ouvrir des négociations formelles entre les deux Gouvernements et de déterminer les conditions de la concession demandée par la Compagnie du Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de la frontière suisse à Iselle, paraissait ainsi arrivé. Et comme les bases essentielles de ces accords, ainsi que de la concession, avaient été déjà posées dans les conférences officieuses, les hautes parties contractantes furent très promptement en état de signer, par l'intermédiaire de leurs représentants, le traité du 25 novembre 1895, sur lequel le Sénat est appelé à délibérer, et de stipuler ensuite la convention avec la Compagnie du Jura-Simplon, soumise également à vos délibérations.

A la suite de l'approbation presque universelle et de l'unanimité des avis favorables émis dans les Bureaux de cette haute Assemblée, votre Bureau central, comme nous l'avons déjà dit, ne croit pas devoir faire ici un examen détaillé des diverses parties soit du traité international, soit de la convention passée avec la Compagnie du Jura-Simplon; mais, pour pouvoir inviter le Sénat à voter l'approbation des actes négociés par le Gouvernement, il devait avoir acquis la conviction que les grands intérêts de l'Etat avaient été convenablement garantis et protégés dans ces stipulations. C'est donc à ce sujet que nous vous indiquerons, en peu de mots, quelles ont été nos impressions.

En premier lieu, nous croyons que le Gouvernement du Roi a fort sagement posé, dès le premier jour, comme condition absolue pour toute négociation ultérieure, principalement dans l'intérêt de la défense du pays, que le grand tunnel devrait être construit d'après un projet qui fût complètement approuvé par lui, et qui comportât spécialement un grand trajet sur territoire italien, avec sa tête sud à une distance considérable de la frontière italo-suisse.

Il est superflu de démontrer qu'une telle exigence était parfaitement raisonnable; nous constatons seulement que le projet définitif actuel satisfait complètement aux conditions exigées par le Gouvernement italien, ce qui n'était pas le cas dans celui de 1886. En effet, le grand tunnel empruntera notre territoire sur une longueur de plus de dix kilomètres, la longueur totale étant de 19,731 mètres, et la tête sud se trouvera placée en aval d'Iselle, dans la vallée du torrent Cherasca. Sous ce rapport, on ne pouvait donc rien attendre de mieux, ni demander raisonnablement davantage.

Relativement aux autres modalités techniques, comme le tunnel passera les Alpes à 705 mètres seulement au-dessus du niveau de la mer, votre Bureau central n'a pas besoin de présenter de nouveaux arguments pour vous prouver que le chemin de fer se trouvera dans des conditions d'exploitation exceptionnellement favorables. Et c'est justement cela qui augmente surtout la valeur et le prix de cette ligne, ouverte entre les deux autres passages actuellement en exploitation; car, dans sa sphère d'action, la nouvelle ligne ne craint pas de concurrence et saura, au contraire, rivaliser dans des conditions favorables avec les lignes voisines pour augmenter encore plus le trafic qui lui appartient naturellement.

Mais nous ne voulons pas occuper le Sénat de cette question plus qu'il n'est nécessaire, et nous ne nous arrêterons pas à faire remarquer, à la louange du Gouvernement fédéral suisse, qu'il a voulu se rendre compte de l'efficacité des mesures de précaution à adopter par l'entreprise de construction du tunnel pour garantir l'hygiène et la sûreté des ouvriers qui y seront employés. Il s'agit plutôt de savoir si, dans ces stipulations, on a établi une juste proportion entre les bénéfices que l'Italie attend de l'ouverture du nouveau passage, et les charges qu'elle a spontanément assumées dans ce but.

A ceux qui, sans se rendre compte des faits, parlent encore des *désillusions des passages alpins*, répond avec une victorieuse éloquence le mouvement du port de Gênes, qui a plus que doublé dans un petit nombre d'années. Sans doute l'Italie attendait de plus grands avantages de l'ouverture du Gothard, et elle se plaint amèrement de l'abandon auquel le Mont-Cenis est artificiellement condamné. Mais, grâce à Dieu, les communications directes et faciles qui s'ouvriront par la voie du Simplon n'auront pas seulement pour effet de créer un nouveau courant commercial avec les cantons de la Suisse française et avec les populations voisines, mais elles aideront encore indirectement à ramener dans notre pays cette partie du trafic qui lui est maintenant enlevée par des combinaisons artificielles, au préjudice évident et considérable de notre économie nationale. On a développé ce sujet avec tant de détails dans les documents officiels et dans les publications qui se succèdent depuis si longtemps en deçà et au delà des Alpes, que désormais

la matière est à peu près épuisée et qu'il serait bien difficile de dire à ce sujet quelque chose de nouveau. Nous insisterons seulement sur cette considération que le nouveau passage sera nécessairement le modérateur naturel des tarifs des chemins de fer, qui exercent une si grande influence sur l'économie nationale, et que ce sera là un avantage d'une importance incalculable.

Songez, Messieurs les sénateurs, qu'au delà du Mont-Cenis, l'Italie se trouve accablée par des tarifs presque prohibitifs, qui détournent le commerce de la frontière italienne pour favoriser les intérêts français, tandis que la ligne du Simplon mettra nos chemins de fer en contact immédiat avec les lignes suisses, qui ont un intérêt égal, et peut-être supérieur au nôtre, à diriger les marchandises et les voyageurs vers le territoire italien. Si le Sénat apprécie toute la valeur de cette considération, il sera aussitôt convaincu que les concessions faites par l'Italie pour favoriser la construction du nouveau chemin de fer ne sont nullement exagérées.

En effet, l'Italie ne prend d'autre engagement à la charge de son budget, que celui de construire le tronçon d'un chemin de fer d'Iselle à Domodossola, d'une longueur d'une vingtaine de kilomètres environ. Mais l'argent qui sera dépensé pour cette construction trouvera une abondante compensation dans les produits immédiats de la ligne et dans ceux plus considérables encore qu'on obtiendra sur tout le parcours du réseau italien, et surtout sur les lignes de Domodossola à Gênes et à Milan.

Pour l'époque où le tunnel sera achevé, le Gouvernement s'est aussi engagé à payer à la Compagnie une annuité de 66,000 livres, pendant toute la durée de la concession; mais cette somme rentrera dans les caisses de l'Etat sous différentes formes, et cela dès le commencement des travaux. Il est également certain qu'un nombre très considérable d'ouvriers italiens, et surtout de mineurs, qui sont maintenant obligés d'émigrer dans des pays lointains parce que le travail leur manque souvent dans leur patrie, seront employés, de préférence à d'autres, dans le percement du Simplon.

Le Gouvernement italien, fidèle à la promesse donnée dans l'article 10 du traité de commerce, a cru devoir accorder des facilités d'une autre nature, dont il n'y a pas lieu de se plaindre, car elles ne portent aucun préjudice aux finances de l'Etat. Un examen attentif de la convention a convaincu votre Bureau central que ces facilités ne sortent pas des limites usuelles, et qu'on a eu soin de maintenir dans leur intégrité les principes qui règlent notre législation financière.

D'autre part, si la Compagnie n'avait pas obtenu les concessions demandées, et qui lui ont été réellement accordées dans des limites plus restreintes, elle aurait abandonné le projet du percement du Simplon, de sorte qu'on ne peut nullement affirmer que le Gouvernement italien ait fait à l'égard de la Compagnie aucun acte de véritable libéralité. Pour être exacts, nous ne voulons pas oublier qu'ailleurs diverses voix de peu d'autorité se sont élevées pour se plaindre, contrairement à la vérité, qu'on n'ait pas assez protégé l'industrie nationale de la fabrication de la dynamite et de la poudre de mine. Ces plaintes avaient si peu de raison d'être que, ces jours-ci, la Compagnie a notifié au Bureau central que des accords ont déjà été pris avec des maisons italiennes, qui seront éventuellement appelées à concourir à ces fournitures.



Que bienvenu soit donc le jour où nous pourrions assister au commencement des travaux ! Mais cette espérance ne pourra se réaliser que lorsque la Compagnie aura obtenu des cantons suisses spécialement intéressés à l'entreprise le concours pécuniaire sur lequel elle a compté, et qu'elle aura trouvé en Italie des provinces et des communes qui prennent l'engagement de concourir à la dépense par une subvention à fonds perdus de quatre millions.

C'est là un point très délicat, auquel nous ne voulons et ne devons pas toucher. Il résulte des documents qui nous ont été communiqués que le Gouvernement s'est refusé à accueillir la demande d'employer *ses bons offices* auprès des administrations les plus intéressées au Simplon pour les engager à voter un concours de *cinq* millions, voulant laisser pleine liberté à leurs délibérations. Nous ne pouvons que nous associer à ces vues du Gouvernement, qui, en promettant comme subvention l'annuité ci-dessus indiquée, est parvenu à obtenir que la Compagnie réduise sa demande de *cinq* à *quatre* millions. Il faut croire qu'en tous cas les paiements devront être faits à diverses époques, et tout au plus à mesure de l'avancement des travaux.

Nous nous arrêtons maintenant à parler brièvement ici des articles 3, 4 et 5 du projet de loi.

Nous ne pouvons qu'approuver qu'à l'article 3, tel qu'il a été complété par la Chambre des Députés, on ait prévu une dépense de cinquante mille liras pour l'étude d'un projet définitif de construction du tronçon de chemin de fer d'Iselle à Domodossola, et éventuellement pour son exploitation par la force électrique, en utilisant les forces hydrauliques qui sont propriété de l'Etat.

L'article 4 accorde au Gouvernement la faculté de construire cette ligne, pour le compte de l'Etat, par une adjudication directe aux enchères publiques ou bien par le système d'une concession à des Compagnies avec une subvention kilométrique éventuelle, et cette disposition a été jugée nécessaire pour assurer l'exécution de la loi. Le Gouvernement et la Commission de la Chambre n'avaient pas d'abord reconnu cette nécessité, car l'Etat s'était déjà engagé par le Traité et par la Convention à construire le chemin de fer en question, et il semblait plus conforme aux bonnes règles constitutionnelles que le Parlement fût appelé, au moment opportun, à prendre pour la construction de la ligne les mesures donnant lieu à des engagements sur le budget de l'Etat. La Chambre en a jugé autrement, et elle a cru devoir accorder dès à présent de plus amples pouvoirs au Gouvernement, qui pourra ainsi de son gré prendre des engagements sur le budget de l'Etat. Cette faculté ne nous paraît pas pleinement justifiée par les nécessités présentes, et elle ne tient pas compte des circonstances qui pourraient dans l'avenir conseiller d'adopter d'autres mesures. Mais le Bureau central ne trouve pas de raisons suffisantes pour proposer une modification à cet article.

Enfin l'article 5 est différent de celui qui avait été proposé par le Ministère dans la partie où il indique la gare de Borgomanero comme point obligatoire de jonction de la ligne de raccourcissement partant de Santhià, tandis qu'auparavant cette question restait en suspens, et il en diffère aussi dans la mesure de la subvention kilométrique que l'Etat s'engage à accorder pour la construction de la ligne Santhià-Borgomanero. Tandis que le Gouvernement proposait de promettre la subvention kilométrique maximum, qui est de 3000 liras par an, pendant soixante et dix ans,



la Commission a proposé, et la Chambre a décidé que la subvention sera portée à 5000 livres pour soixante et quinze ans.

Il est évident que cette intervention de la Chambre électorale dans une matière qui doit être laissée à l'initiative du pouvoir exécutif constitue un précédent très dangereux, qu'on ne pouvait laisser passer sans observation.

Néanmoins, puisque le Ministère a déclaré y consentir, nous croyons que le Sénat peut également accepter le nouvel article, dans l'espoir que la ligne Santhià-Borgomanero sera mise en exploitation avant le chemin de fer du Simplon ou au moins en même temps. Dans quelques Bureaux du Sénat on a fait remarquer avec raison que la dernière partie de l'article constitue réellement une faveur d'une importance incontestable en stipulant que dans la détermination des tarifs on tiendra compte des raccourcissements respectifs, alors même qu'au moment de l'ouverture du Simplon les deux lignes Santhià-Borgomanero et Arona-Gravellona ne seraient pas encore ouvertes à l'exploitation. Cependant elle peut faire naître le doute que ses bons effets puissent être neutralisés par une combinaison entre les horaires de départ des trains, en correspondance avec les trains internationaux à travers le Simplon.

En outre, il est établi dans le même article que la ligne Santhià-Borgomanero doit être mise en correspondance avec ces trains internationaux, et que c'est par cette ligne que devra être dirigé tout le trafic entre la Suisse d'une part, Turin et le haut Piémont d'autre part; on comprend donc que ces populations désirent vivement que le chemin de fer depuis si longtemps attendu soit mis en exploitation dès l'ouverture du Simplon.

Le Sénat ne saurait refuser de s'associer de tout cœur à des vœux si légitimes, et il ne peut douter que, dans sa sphère d'action, le Gouvernement du Roi ne fasse tout son possible pour qu'il y soit donné satisfaction.

On a aussi parlé de la ligne Arona-Gravellona pour la signaler à la bienveillance du Gouvernement, c'est-à-dire pour qu'on lui accorde la subvention kilométrique maximum, afin d'en rendre possible, ou tout au moins plus facile, la construction. Mais on a fait remarquer à ce sujet que cette matière est réglée par une loi, qui exige entre autres choses l'avis préalable du Conseil des Travaux publics et du Conseil d'Etat. En attendant, la disposition de la loi qui assure à la ligne Arona-Gravellona l'application des tarifs différentiels de faveur témoigne de la grande importance de cette ligne, dont le Gouvernement saura en son temps tenir compte.

MESSIEURS LES SÉNATEURS!

Avant de conclure, nous pensons devoir rappeler la promesse contenue dans le discours sur les finances, prononcé le 7 courant par M. le Ministre du Trésor, et dans lequel il a déclaré que le Gouvernement se propose *de consolider et de mieux doter les réseaux de chemins de fer existants*.

Cette promesse, qui engage l'action du Gouvernement, nous donne l'assurance qu'au moins le jour où s'ouvrira la ligne du Simplon, nos chemins de fer se trouveront complétés et en parfait état, c'est-à-dire capables de satisfaire aux exigences du commerce et à celles des voyageurs, à

peu près dans la mesure dans laquelle les pays voisins travaillent à attirer le mouvement sur leurs lignes, en vue de neutraliser et de réduire les avantages que présentent les chemins de fer rivaux, surtout au point de vue de la brièveté des parcours. Nous savons, par exemple, qu'on est en train de construire des locomotives qui permettront de marcher à des vitesses de 100 kilomètres à l'heure en plaine et de 60 à 70 en montagne, et que dans peu de mois quelques-unes seront déjà mises en service. Etant données les conditions actuelles de nos lignes de chemins de fer, nous nous demandons si, le jour où s'ouvrira le Simplon, nous serons en mesure de vaincre la grande concurrence que l'on peut dès à présent prévoir.

On peut en dire autant, et à plus forte raison, du port de Gênes, ce grand entrepôt du commerce italien, sur lequel on doit appeler toute l'attention du Gouvernement, dans le grand et véritable intérêt de l'économie nationale. Dans les derniers jours du Ministère présidé par l'honorable M<sup>r</sup> Giolitti, on a nommé une commission composée de personnes compétentes, qui devait éclairer le Gouvernement et présenter des propositions formelles sur ce qu'on aura à faire pour mettre le port de Gênes en état de répondre, d'une façon satisfaisante, aux exigences actuelles et à celles plus considérables qui viendront à se présenter successivement dans un certain nombre d'années.

C'était là une excellente mesure, car s'il est bien de pourvoir au percement du Simplon, il n'est pas moins nécessaire de penser à notre port de Gênes, si nous voulons en recueillir les fruits. Nous sommes certains que le Ministère actuel aura les mêmes vues et qu'il travaillera activement à les réaliser.

C'est en exprimant ces vœux que nous avons l'honneur d'inviter le Sénat à approuver le projet de loi tel qu'il a déjà été approuvé par l'autre Chambre du Parlement.

19 décembre 1896.

JOSEPH SARACCO, *rapporteur.*



## LEGGE : TRATTATO ED ATTI DI CONCESSIONE

PER LA

### COSTRUZIONE DELLA FERROVIA ATTRAVERSO IL SEMPIONE

---

#### ART. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato, stipulato in Berna fra l'Italia e la Confederazione svizzera, il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

#### ART. 2.

È approvata la convenzione stipulata il 22 febbraio 1896, fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro ed i signori Ernesto Ruchonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società ferroviaria Jura-Simplon, con l'allegato capitolato d'oneri, per la concessione alla Società medesima di una ferrovia, attraverso il Sempione, dal confine italo-svizzero ad Iselle.

#### ART. 3.

Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1896—97 sarà iscritta una somma di lire 50,000 in apposito capitolo sotto la denominazione: « Studi per un progetto definitivo di costruzione del tronco di ferrovia da Domodossola ad Iselle, ed eventualmente per il suo esercizio a trazione elettrica, utilizzando le forze idrauliche di proprietà dello Stato ».

#### ART. 4.

Il Governo del Re è fino da ora autorizzato, dopo compiuti gli studi di cui all'articolo precedente, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, a provvedere alla costruzione della linea Iselle-Domodossola o col sistema della costruzione diretta per conto dello Stato a mezzo di pubblici incanti, o con quello della concessione ed eventuale sovvenzione chilo-

metrica a Società privata, per attuare gli impegni derivanti dal paragrafo 4 del trattato e dal paragrafo 1 della convenzione.

ART. 5.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero.

Alla costruzione di questa linea è fin d'ora assegnato un sussidio chilometrico di L. 5000 per settantacinque anni.

In tal caso provvederà perchè la nuova linea sia messa in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione, e che per essa sia avviato tutto il traffico fra la Svizzera, e Torino e l'alto Piemonte.

Provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari quando, all'apertura del Sempione, ma però non prima del 1° luglio 1905, la linea Santhià-Borgomanero e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio.



# LOI APPROUVANT LE TRAITÉ ET LES ACTES DE CONCESSION

POUR LA

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON

(Traduction)

---

## ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement du Roi est autorisé à donner pleine et entière exécution au traité stipulé à Berne, entre l'Italie et la Confédération suisse, le 25 novembre 1895, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola.

## ART. 2.

Est approuvée la convention conclue le 22 février 1896 entre les Ministres des Travaux publics, des Finances et du Trésor, et MM. Ernest Ruchonnet et Jules Dumur, représentants de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, ainsi que le cahier des charges annexé, pour la concession à la même Compagnie d'un chemin de fer à travers le Simplon, de la frontière italo-suisse à Iselle.

## ART. 3.

Dans la partie extraordinaire du bilan passif du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1896—1897 sera inscrite une somme de fr. 50,000, sous un chapitre spécial, avec la dénomination: « Etudes pour un projet définitif de construction du tronçon de chemin de fer de Domodossola à Iselle, et éventuellement pour son exploitation par traction électrique, en utilisant les forces hydrauliques, propriété de l'Etat ».

## ART. 4.

En vue de remplir les engagements contenus à l'article 4 du Traité et à l'article premier de la Convention, le Gouvernement du Roi est doré et déjà autorisé, après l'achèvement des études mentionnées à l'article précédent, le Conseil supérieur des Travaux publics et le Conseil d'Etat entendus, à pourvoir à la construction de la ligne Iselle-Domodossola, ou par construction directe pour le compte de l'Etat, au moyen d'enchères publiques, ou par une concession et une subvention kilométrique éventuelle à une Compagnie.



ART. 5.

Le Gouvernement Royal est autorisé à concéder la construction et l'exploitation d'une ligne entre la gare de Santhià et celle de Borgomanero.

Un subside kilométrique de fr. 5000 est assigné, dès maintenant, pour 75 ans, à la construction et à l'exploitation de cette ligne.

Dans ce cas, la nouvelle ligne devra être mise en correspondance avec les trains internationaux qui traverseront le Simplon, et c'est sur cette ligne que devra être dirigé tout le trafic entre Turin et le Haut-Piémont, et la Suisse.

Si, à l'ouverture du Simplon, mais pas avant le 5 juillet 1905, les lignes Santhià-Borgomanero et Arona-Gravellona n'étaient pas encore mises en exploitation, il sera tenu compte, dans les tarifs, des réductions de parcours respectives.



## ARRÊTÉ FÉDÉRAL

PORTANT

## CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON

*(Du 24 septembre 1873)*

## L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu l'arrêté du Conseil fédéral du 19 septembre 1872, confirmé par décision de l'Assemblée fédérale les 20/23 décembre même année, prononçant la déchéance de la ratification fédérale donnée le 25 mai 1868 à la concession accordée à la nouvelle Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, par cahiers des charges des 6/17 février 1866 et 7 juin 1867,

Arrête la présente concession pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon sur le territoire du Canton du Valais.

Le chemin de fer concédé par le présent cahier des charges comprend :

- a) La section actuellement en exploitation du port du Bouveret à Sierre;
- b) Les sections Sierre-Loèche, Loèche-Viège et Bouveret-frontière de France près St-Gingolph, dont les travaux ont été commencés et abandonnés par la Compagnie déchuë;
- c) La section Viège-Brigue-frontière italienne.

ARTICLE PREMIER. — Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

ART. 2. — La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1873.

ART. 3. — Le siège de la Société doit être en Suisse; elle sera en tout temps représentée par un fondé de pouvoirs avec élection de domicile à Sion.

ART. 4. — La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse. Un ressortissant du Canton du Valais doit faire partie du Conseil d'administration.

ART. 5. — Dans le délai de douze mois dès la date de la présente concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par les lois ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement des sections à exécuter devront commencer avant le premier janvier 1875.

ART. 6. — Le chemin de fer devra être achevé et livré à l'exploitation dans les délais suivants:

- a) Pour la section Sierre-Loèche, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 1877;
- b) Pour la section Loèche-Viège, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 1878;
- c) Pour la section Viège-Brigue-frontière italienne, les concessionnaires sont autorisés à s'arrêter à Viège et à ne commencer les travaux de cette section que lorsque la traversée du Simplon sur les territoires suisse et italien sera assurée.

Toutefois, si les travaux de cette section et de la traversée du Simplon ne sont pas commencés avant le 1<sup>er</sup> mai 1880, la Confédération et l'Etat du Valais auront le droit de rentrer en possession du chemin de fer de la Ligne d'Italie en remboursant à la Compagnie le prix d'acquisition primitif fixé par les enchères publiques et toutes les dépenses effectuées pour travaux, acquisitions de matériel et autres accessoires de l'exploitation, avec bonification de l'intérêt au 5 %, sous déduction des intérêts et dividendes payés aux actionnaires;

d) Pour la section Bouveret-St-Gingolph, en même temps que l'ouverture de l'exploitation de la ligne française sur le territoire de la Savoie aboutissant à St-Gingolph.

ART. 6<sup>bis</sup>. — La Compagnie terminera dans le plus bref délai possible toutes les gares et stations de la ligne du Bouveret à Sierre, ainsi que les travaux de parachèvement de la ligne exploitée et de ses dépendances.

L'emplacement de la gare définitive de Martigny sur la ligne actuelle sera rapproché le plus possible de la ville. Les chambres d'emprunt près du Bouveret seront colmatées ou comblées dans le délai de 2 ans; la communication de la gare à ce village sera établie par une route construite aux mêmes conditions que les routes d'accès aux autres stations de la ligne.

ART. 6<sup>ter</sup>. — La Compagnie est tenue d'adopter, pour son tracé et ses travaux entre la Souste et Viège, une ligne parallèle au Rhône, de manière à concourir par ses terrassements à l'exécution des travaux de correction et l'endiguement du Rhône. Le Conseil fédéral se réserve le droit de prononcer définitivement sur tout ce qui concerne l'exécution de ces travaux.

ART. 6<sup>quater</sup>. — Comme garantie de l'exécution de leurs engagements, les concessionnaires doivent fournir un cautionnement de cinq cent mille francs en espèces, effets publics ou valeurs agréés par le Conseil fédéral.

Ce cautionnement sera restitué à la Compagnie, savoir une moitié, soit 250 mille francs, lorsque la ligne sera ouverte à l'exploitation jusqu'à Viège et la seconde moitié lorsque les travaux seront achevés jusqu'à la frontière italienne.

Les valeurs versées en espèces porteront intérêt au 4 % en faveur de la Compagnie.

Ce cautionnement sera la propriété de la Confédération en cas de non-exécution desdits engagements.

ART. 7. — Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

ART. 8. — Le chemin de fer sera construit à simple voie, sauf les tunnels et travaux d'art, qui seront construits pour double voie.

ART. 9. — Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton du Valais et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

ART. 10. — L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation les moyens de remplir leur mandat en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

ART. 11. — Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

ART. 12. — Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres par heure. Les trains dits mixtes marcheront à la vitesse moyenne de 25 kilomètres au moins. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

ART. 13. — Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

ART. 14. — Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Elle est toutefois autorisée à utiliser le matériel système français affecté jusqu'à ce jour à l'exploitation. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et

puissent y avoir des sièges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au paragraphe 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

ART. 15. — La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs sur les sections actuellement en exploitation, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

Dans les wagons de 1<sup>re</sup> classe, 12 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

Dans les wagons de 2<sup>me</sup> classe, 8 cent. par kilomètre,

Dans les wagons de 3<sup>me</sup> classe, 6 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

ART. 16. — Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

ART. 17. — Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 10 centimes.

Veaux, porcs et chiens, 4 centimes.

Moutons, brebis, agneaux et chèvres, 2 centimes.

ART. 18. — Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 1 centime et la plus basse plus de ⅒ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxés aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.



Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40% et celle des marchandises de 100% de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

ART. 18<sup>bis</sup>. — Pour les sections à fortes pentes à construire, le Conseil fédéral accordera, pour le transport des voyageurs, du bétail et des marchandises, les élévations de taxes qui ont été fixées pour d'autres chemins de fer suisses.

ART. 19. — Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

ART. 20. — Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse, les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédent de poids (pour les bagages de voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

ART. 21. — Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même aux stations principales une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

ART. 22. — Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

ART. 23. — Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

ART. 24. — Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 10%, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais de l'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

ART. 25. — Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

ART. 26. — La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

ART. 26<sup>bis</sup>. — L'exemption de tout impôt foncier pendant la durée de la concession pour tous les immeubles et toutes les constructions dépendant du chemin de fer est maintenue en faveur de la Compagnie, conformément à l'art. 52 de l'ancienne concession.

ART. 27. — Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton du Valais si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a) Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment effectif du rachat.

b) Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton du Valais dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuerait une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c) L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1918 au 1<sup>er</sup> mai 1933, à 22 1/2 fois, et du 1<sup>er</sup> mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur du dit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'in-

demnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d) Le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e) Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f) Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

ART. 28. — Dans le cas où le Canton du Valais aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le canton du Valais est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

ART. 28<sup>bis</sup>. — Les dispositions de la présente concession sont définitives, sous réserve des traités à conclure avec les Etats limitrophes en ce qui concerne le raccordement des lignes.

Art. 29. — Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Le Conseil fédéral est chargé de transmettre la présente concession à l'adjudicataire et de la déclarer en vigueur.

Ainsi arrêté par le Conseil national,  
Berne, le 24 septembre 1873.

*Le Président:* ZIEGLER.

*Le Secrétaire:* SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,  
Berne, le 24 septembre 1873.

*Le Président:* A. KOPP.

*Le Secrétaire:* J.-L. LÜTSCHER.

---

LE CONSEIL FÉDÉRAL ARRÊTE:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 23 janvier 1874.

*Le Président de la Confédération:*

SCHENK.

*Le Chancelier de la Confédération:*

SCHIESS.

# ARRÊTÉ FÉDÉRAL

PORTANT

## PROLONGATION DU DÉLAI DE CONSTRUCTION FIXÉ POUR LA TRAVERSÉE DU SIMPLON

(Du 17 décembre 1897)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la requête de la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon, du 26 novembre 1897;

Vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 1897,

*Arrête :*

1. Le délai pour le commencement des travaux de la traversée du Simplon, fixé à l'article 6, lettre c, de la nouvelle concession pour la Ligne d'Italie, du 24 septembre 1873 (*Recueil des chemins de fer*, n. s., I. 277), transmise à la Compagnie du chemin de fer du Simplon par arrêtés du Conseil fédéral des 22 avril et 23 mai 1874 (*ibid.*, II. 106 et 114) et reportée sur la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon ensuite du traité de fusion ratifié le 28 juin 1881 (*ibid.*, VI. 166), puis sur la Compagnie du Jura-Simplon par arrêté fédéral du 19 décembre 1889 (*ibid.*, X. 225), délai prolongé déjà à plusieurs reprises, en dernier lieu par arrêté fédéral du 22 décembre 1893 (*ibid.*, XII. 778), est de nouveau prolongé jusqu'au 31 décembre 1899, sous la réserve que, si les travaux en question ne sont pas commencés avant cette date, la Confédération et, cas échéant, le canton du Valais auront le droit de rentrer en possession du chemin de fer de la Ligne d'Italie, en remboursant à la Compagnie le prix d'acquisition primitif fixé par les enchères publiques et toutes les dépenses effectuées pour travaux, matériel roulant et accessoires, avec bonification de l'intérêt à 5 %, sous déduction, toutefois, des intérêts et dividendes payés aux actionnaires.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 17 décembre 1897.

*Le Président :* RASCHEIN.

*Le Secrétaire :* SCHATZMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 décembre 1897.

*Le Président :* GRIESHABER.

*Le Secrétaire :* RINGIER.

LE CONSEIL FÉDÉRAL ARRÊTE :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution dès ce jour.

Berne, le 27 décembre 1897.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération :* DEUCHER.

*Le 1<sup>er</sup> Vice-chancelier :* SCHATZMANN.

# CONVENTION ET CAHIER DES CHARGES

POUR LA

## CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN DE FER A TRAVERS LE SIMPLON

DÈS LA FRONTIÈRE ITALO-SUISSE A ISELLE

—•••••—  
TEXTE ORIGINAL ITALIEN ET TEXTE FRANÇAIS

### CONVENZIONE

PER

LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UNA STRADA FERRATA  
ATTRAVERSO IL SEMPIONE  
DALLA FRONTIERA ITALO-SVIZZERA AD ISELLE

Fra

S. E. il Ministro dei Lavori pubblici, commendatore Giuseppe Saracco,

S. E. il Ministro delle Finanze, commendatore Paolo Boselli,

S. E. il Ministro del Tesoro, commendatore Sidney Sonnino,  
contraenti a nome dell'Amministrazione dello Stato,

e i signori

Ernesto Ruchonnet, Presidente, e

Giulio Dumur, membro della Direzione del Giura-Sempione,

### CONVENTION

POUR

LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN DE FER  
A TRAVERS LE SIMPLON  
DÈS LA FRONTIÈRE ITALO-SUISSE A ISELLE

Entre

S. E. le Ministre des Travaux publics, commandeur Joseph Saracco,

S. E. le Ministre des Finances, commandeur Paul Boselli, et

S. E. le Ministre du Trésor, commandeur Sidney Sonnino,

contractant au nom de l'Administration de l'Etat,

Et

M. Ernest Ruchonnet, Président, et

M. Jules Dumur, membre de la Direction du Jura-Simplon,



contraenti a nome della Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione, è convenuto quanto segue:

ART. 1.

Il Governo italiano accorda alla Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino ad Iselle.

La Compagnia concessionaria si obbliga a costruire e ad esercitare la strada ferrata suddetta, tanto a suo profitto, quanto a sue spese, rischi e pericoli, ed il Governo italiano, a sua volta, si obbliga a costruire la linea d'accesso alla grande galleria dalla stazione di Domodossola fino, e compresa, alla stazione di Iselle, e ad aprire detto tronco all'esercizio alla stessa data in cui verrà aperta all'esercizio la grande galleria.

La concessione in parola è accordata per la durata di anni 99, a cominciare dalla data di apertura della linea all'esercizio.

Le condizioni della presente concessione sono determinate:

a) dal trattato internazionale del 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione;

b) dalla presente convenzione e dall'annesso capitolato d'oneri di pari data, che ne forma parte integrante;

c) dalle disposizioni generali della legge italiana del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, e dalle relative disposizioni regolamentari, in quanto non siavi derogato negli atti sopra menzionati sub *a* e *b*.

contractant au nom de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,

Il est convenu ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement italien accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à Iselle.

La Compagnie concessionnaire s'engage à construire et à exploiter le dit chemin de fer, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, le Gouvernement italien s'obligeant, de son côté, à construire la ligne d'accès au grand tunnel dès la station de Domodossola jusques et y compris la gare d'Iselle, et à ouvrir ce tronçon à l'exploitation à la même date que le grand tunnel.

Cette concession est accordée pour une durée de 99 ans, dès la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Le conditions de cette concession sont déterminées:

a) Par le traité international du 25 novembre 1895, conclu entre l'Italie et la Suisse, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon;

b) Par la présente convention, ainsi que par le cahier des charges de même date, qui y est annexé et en fait partie intégrante;

c) Par les dispositions générales de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les travaux publics, et par les dispositions réglementaires qui en dérivent, en tant qu'il n'y est pas dérogé dans les actes mentionnés ci-dessus sous lettres *a* et *b*.

ART. 2.

L'esercizio della linea fra Brigue e Domodossola sarà fatto dalla Compagnia Giura-Sempione.

Fra Iselle e Domodossola tale esercizio si limiterà al servizio dei treni, pel quale la Compagnia Giura-Sempione riceverà dal Governo Italiano una somma annua, che le rimborserà integralmente tutte le spese derivanti da tale servizio.

Le condizioni particolari per l'esercizio del tronco Iselle-Domodossola, come le condizioni dello impianto della stazione comune di Domodossola e dell'uso della medesima da parte delle Amministrazioni interessate, saranno determinate da accordi speciali.

ART. 3.

Tenuto conto dei vantaggi derivanti all'Italia dal tracciato attualmente progettato, lo Stato accorda alla Compagnia e rispettivamente alla sua Impresa generale, per quanto vi sarà luogo, le seguenti agevolazioni:

1° Una sovvenzione annua di lire 3000 a chilometro, calcolata sopra una lunghezza virtuale di 22 chilometri, cioè lire 66,000 all'anno (art. 12 del trattato);

2° L'utilizzazione gratuita delle forze idrauliche, sia come forza motrice, che per l'illuminazione elettrica, come per qualunque altro uso, necessaria alla costruzione ed all'esercizio del gran tunnel nel territorio italiano, sempre però conformandosi alle disposizioni della legge in vigore per la concessione delle acque pubbliche ed ai relativi regolamenti;

3° L'esenzione dai diritti d'entrata per gli strumenti, macchine, utensili e in generale per tutto il materiale che sarà impiegato nei lavori

ART. 2.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par la Compagnie Jura-Simplon.

Entre Iselle et Domodossola cette exploitation se limitera au service des trains, pour lequel la Compagnie Jura-Simplon recevra du Gouvernement italien une redevance annuelle qui la rembourse intégralement de toutes les dépenses résultant de ce service.

Les conditions spéciales de l'exploitation du tronçon Iselle-Domodossola, ainsi que les conditions de l'établissement de la gare commune de Domodossola, et de son utilisation par les administrations intéressées, seront déterminées par des accords spéciaux.

ART. 3.

Tenant compte des avantages résultant pour l'Italie du tracé actuellement projeté, l'Etat accorde à la Compagnie et respectivement à son Entreprise générale, en tant qu'il y a lieu, les faveurs ci-après:

1° Une subvention annuelle de 3000 liras par kilomètre, calculée sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres, c'est-à-dire 66,000 liras par an (art. 12 du traité);

2° L'utilisation gratuite des forces hydrauliques, soit comme force motrice, soit pour l'éclairage électrique, soit pour tout autre usage, nécessaire à la construction et à l'exploitation du grand tunnel sur territoire italien, mais en se conformant aux dispositions de la loi en vigueur pour la concession des eaux publiques et aux règlements y relatifs;

3° L'exemption des droits d'entrée sur les instruments, les machines, les ustensiles et, en général, sur tout le matériel qui sera employé

di costruzione e nei relativi impianti, come strumento o mezzo di esecuzione, sotto la condizione che ultimati i lavori, il materiale che non sarà adoperato per l'esercizio, venga riesportato, oppure, che la Compagnia concessionaria ne paghi i diritti d'entrata corrispondenti allo stato in cui esso si troverà.

Saranno del pari esenti dai diritti di entrata i materiali da costruzione, le rotaie e loro accessori per la costruzione del binario definitivo sul territorio italiano.

Le materie esplodenti e i loro accessori che saranno adoperati nei lavori di costruzione, saranno egualmente esenti sia dai diritti d'entrata, che dall'imposta di fabbricazione. Cionondimeno, a parità di condizioni, la Compagnia dovrà preferire l'industria nazionale italiana. Per le materie esplodenti e loro accessori, la parità di condizioni avrà luogo quando i prezzi offerti dall'industria italiana non oltrepasseranno quelli offerti dall'industria straniera, aumentati del 5 per cento per la polvere da mina, e del 10 per cento per la dinamite.

Allorquando, in seguito a concorso fra le fabbriche italiane e svizzere, verrà dimostrato che i prezzi dei prodotti italiani oltrepassano i limiti sopra indicati, il Governo autorizzerà l'introduzione delle materie esplodenti e loro accessori di origine straniera, con franchigia di qualsiasi diritto. In mancanza di tale autorizzazione, l'importazione delle forniture in parola sarà sottoposta al pagamento dei diritti di dogana, a norma delle tariffe in vigore.

Per godere di siffatte esenzioni, la Compagnia si sottoporrà alle disposizioni che il Governo italiano giudicherà opportune, nell'intento di evitare frodi e di garantire gl'interessi dell'Amministrazione doganale.

dans les travaux de construction, et pour les installations y relatives, comme instrument ou moyen d'exécution, à la condition qu'à l'achèvement des travaux le matériel qui ne sera pas utilisé pour l'exploitation soit réexporté, ou que la Compagnie concessionnaire en paie les droits d'entrée correspondant à l'état dans lequel il se trouvera.

Seront également exemptés des droits d'entrée les matériaux de construction, les rails et leurs accessoires pour la construction de la voie définitive de la partie de la ligne sur le territoire italien.

Les explosifs et leurs accessoires qui seront employés dans les travaux de construction seront exemptés également soit des droits d'entrée, soit de l'impôt de fabrication. Néanmoins, à conditions égales, la Compagnie devra préférer l'industrie nationale italienne. Pour les explosifs et leurs accessoires, l'égalité de conditions aura lieu lorsque les prix offerts par l'industrie italienne ne dépasseront pas ceux offerts par l'industrie étrangère, augmentés de 5 % pour la poudre de mine et de 10 % pour la dynamite.

Quand il sera démontré, ensuite de concours entre les fabriques italiennes et suisses, que les prix des produits italiens dépassent les limites ci-dessus indiquées, le Gouvernement autorisera l'introduction, en franchise de tous droits, des explosifs et de leurs accessoires d'origine étrangère. A défaut de cette autorisation, l'importation de ces fournitures sera soumise au paiement des droits de douane suivant les tarifs en vigueur.

Pour jouir de ces exemptions, la Compagnie se soumettra aux mesures que le Gouvernement italien jugera utiles en vue d'éviter les fraudes

4° Saranno sottoposti ad un diritto fisso di registrazione di 1 lira:

a) l'atto di concessione per la costruzione e l'esercizio della linea;

b) l'atto di costituzione della Compagnia concessionaria, come pure le modificazioni che il medesimo subisse in avvenire;

c) gli atti mediante i quali la Compagnia abbia aggiudicato o fosse per aggiudicare la costruzione della linea e sue dipendenze sul territorio italiano, sia a corpo come a prezzi unitari.

Gli atti concernenti l'espropriazione di terreni ed altri beni stabili, motivata dalla costruzione della strada ferrata, saranno parimenti sottoposti ad un diritto fisso di lira 1 per ogni atto, e così pure tutti gli atti concernenti esclusivamente l'esercizio.

5° Per quanto concerne l'imposta della ricchezza mobile da pagarsi dalla Impresa generale della Compagnia sul reddito imponibile derivante dalla costruzione della prima galleria, tale imposta è calcolata sulla base del 7 per cento del capitale di 12 milioni ammessi, qui in seguito, come base di valutazione per l'imposta di circolazione, ed è fissata nella somma di lire 84,000. La medesima sarà riscossa in sei annualità di 14,000 lire ciascuna, a partire dalla fine del secondo anno dopo l'incominciamento dei lavori. Parimenti per la costruzione della seconda galleria, l'imposta è calcolata sulla base del 7 per cento del capitale di 3 milioni ammessi qui appresso, come base di valutazione per la tassa di circolazione. Essa sarà riscossa in cinque annualità uguali a decorrere dalla fine del primo anno, dal principio dei lavori della seconda galleria.

et de garantir les intérêts de l'Administration des douanes.

4° Seront soumis à un droit fixe d'enregistrement de 1 lire:

a) L'acte de concession pour la construction et l'exploitation de la ligne;

b) L'acte de constitution de la Compagnie concessionnaire, ainsi que les modifications qui pourront y être faites par la suite;

c) Les actes par lesquels la Compagnie a adjudgé ou adjudgera la construction de la ligne et de ses dépendances sur le territoire italien, soit à forfait, soit à prix unitaires.

Les actes concernant l'expropriation des terrains et autres biens-fonds, motivée par la construction du chemin de fer, seront également soumis au droit fixe de 1 lire par acte, ainsi que tous les actes exclusivement relatifs à l'exploitation de la ligne.

5° En ce qui concerne l'impôt de la *ricchezza mobile* à payer par l'Entreprise générale de la Compagnie sur le revenu imposable provenant de la construction du premier tunnel, cet impôt est calculé sur la base du 7 pour cent du capital de 12 millions, admis ci-après comme base d'évaluation pour l'impôt de circulation, et il est fixé à la somme de 84,000 lires. Il sera perçu en six annuités de 14,000 lires chacune, à partir de la fin de la deuxième année dès le commencement des travaux. De même pour la construction du second tunnel, l'impôt est calculé sur la base du 7 pour cent du capital de 3 millions, admis ci-après comme base d'évaluation pour l'impôt de circulation. Il sera perçu en cinq annuités égales, à partir de la fin de la première année, dès le commencement des travaux du second tunnel.

6° Per quanto si riferisce all'imposta di ricchezza mobile, da pagarsi dalla Società sul reddito imponibile derivante dall'esercizio della linea concessa, il reddito netto corrispondente sarà stabilito sulla base del prodotto lordo risultante dal conto speciale d'esercizio della detta linea, e praticando, in aggiunta a tutte le deduzioni di già accordate, o che potranno esserlo ulteriormente dalla legge, una deduzione speciale del 25 per cento del detto prodotto lordo, a titolo di compenso pei rischi straordinari e le spese eccezionali d'impianto della linea. L'ammontare degli interessi corrisposti al capitale impiegato per la costruzione della linea concessa, non sarà sottoposto alla imposta sulla ricchezza mobile, ogni qualvolta la Compagnia non abbia emesso od impegnato questo capitale, o non l'abbia garantito con ipoteca in Italia. Tale ammontare non sarà per conseguenza diffalcato dal prodotto lordo, per stabilire il reddito netto dell'esercizio della linea.

Infine la tassa di circolazione non sarà rispettivamente riscossa se non dopo l'apertura all'esercizio di ciascuna delle due gallerie, e sarà basata su d'un capitale di 12 milioni di lire per la prima, e di 3 milioni per la seconda galleria.

L'articolo 15 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), è applicabile alla linea concessa.

Le concessioni ed agevolazioni di cui ai numeri 2, 3 e 4 del presente articolo si applicheranno, in quanto ne sarà il caso, tanta alla costruzione della prima galleria, che a quella eventuale della seconda.

#### ART. 4.

Per tutto quanto concerne l'espropriazione dei terreni necessari allo impianto della strada e sue dipendenze, o l'espropriazione di qualsiasi

6° En ce qui concerne l'impôt de la *ricchezza mobile* à payer par la Compagnie sur le revenu imposable provenant de l'exploitation de la ligne concédée, le revenu net correspondant sera établi sur la base des recettes brutes résultant du compte spécial d'exploitation de la dite ligne, et en opérant, en sus de toutes les déductions déjà accordées, ou qui pourraient l'être ultérieurement par la loi, une déduction spéciale de 25 pour cent des dites recettes brutes, à titre de compensation pour les risques extraordinaires et les dépenses exceptionnelles d'établissement de la ligne. Le montant des intérêts servis au capital employé pour la construction de la ligne concédée ne sera point assujéti à l'impôt sur le revenu mobilier, pour autant que la Compagnie n'aura pas émis ou gagé ce capital en Italie, ou ne l'aura pas garanti par une hypothèque dans cet Etat. Ce montant ne sera, par conséquent, pas déduit des recettes brutes pour établir le revenu net de l'exploitation de la ligne.

Enfin, l'impôt de circulation (*tassa di circolazione*) ne sera respectivement perçu qu'après l'ouverture à l'exploitation de chacun des deux tunnels, et sera basé sur un capital évalué à 12 millions de liras pour le premier tunnel, et à 3 millions de liras pour le second.

L'article 15 de la loi du 27 avril 1885, numéro 3048, 3<sup>me</sup> série, est applicable à la ligne concédée.

Les concessions et faveurs sous nos 2, 3 et 4 du présent article s'appliqueront, en tant qu'il y aura lieu, aussi bien à la construction du premier tunnel qu'à celle éventuelle du second.

#### ART. 4.

Pour tout ce qui concerne l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, ou l'expropriation



altro diritto immobiliare, il Governo italiano garantisce alla Compagnia l'applicazione delle prescrizioni legali vigenti per la costruzione di strade ferrate pubbliche in Italia. Questo diritto di espropriazione è esteso alle installazioni elettriche eventualmente necessarie per la costruzione e l'esercizio del gran tunnel, come pure ai lavori ed opere che ne derivano.

La Compagnia è tenuta a conformarsi alle disposizioni della legge 7 giugno 1894 e del vigente regolamento per la trasmissione delle energie elettriche a distanza.

Gli impiegati addetti all'esercizio della strada ferrata sono sottoposti, in materia di imposte, alla legislazione del luogo di loro domicilio.

#### ART. 5.

Il Governo avrà diritto di riscattare la concessione a cominciare dal 30° anno dall'apertura della linea all'esercizio, mediante preavviso di un anno almeno, e mediante il rimborso integrale delle spese di primo impianto dalla Compagnia sostenute per la costruzione della linea, deduzione fattane per altro del capitale delle sovvenzioni accordate al concessionario in Italia dallo Stato, dalle provincie, dai comuni e dalle corporazioni.

Allo spirare della concessione, il Governo dovrà ugualmente rimborsare alla Compagnia le spese di primo impianto, deduzione fatta delle summentovate sovvenzioni, a meno che non preferisca rinnovare la concessione per un nuovo periodo di 99 anni, alle stesse condizioni.

Però, durante questo nuovo periodo, il concessionario cesserà dal godere il beneficio della sovvenzione annuale chilometrica di lire 3000 di cui all'articolo 3, e lo Stato potrà, quando

d'autres droits immobiliers, le Gouvernement italien garantit à la Compagnie l'application des prescriptions légales en vigueur pour la construction des chemins de fer publics en Italie. Ce droit d'expropriation est étendu aux installations électriques éventuellement nécessaires pour la construction et l'exploitation du grand tunnel, ainsi qu'aux travaux et ouvrages qui en dérivent.

La Compagnie est tenue de se conformer aux dispositions de la loi du 7 juin 1894 et du règlement en vigueur pour la transmission des forces électriques à distance.

Les employés à l'exploitation du chemin de fer sont soumis, en matière d'impôt, à la législation du lieu de leur domicile.

#### ART. 5.

Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession à partir de la trentième année dès la date d'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement faites par la Compagnie pour la construction de la ligne, sous déduction toutefois du capital des subventions accordées au concessionnaire en Italie par l'Etat, les provinces, les communes et corporations.

A l'expiration de la concession, le Gouvernement devra également rembourser à la Compagnie les dépenses de premier établissement, sous déduction des susdites subventions, à moins qu'il ne préfère renouveler la concession pour une nouvelle période de 99 ans dans les mêmes conditions.

Toutefois, durant cette nouvelle période, le concessionnaire cessera d'être au bénéfice de la

lo creda, riscattare la concessione alle condizioni previste dal presente articolo.

Allo spirare di questo nuovo periodo di tempo la strada ferrata e le sue dipendenze faranno ritorno, gratuitamente, allo Stato, ad eccezione del materiale rotabile e degli approvvigionamenti.

ART. 6.

Non appena la presente convenzione entrerà in vigore, quattro delegati saranno designati dal Consiglio federale, su proposta del Governo italiano, per far parte del Consiglio di amministrazione della Compagnia Giura-Sempione.

ART. 7.

Per tutta la durata dei lavori di costruzione, la Compagnia avrà al cantiere d'Iselle un rappresentante tecnico, al quale possano validamente essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle autorità italiane competenti, concernenti i lavori stessi.

Durante il periodo di esercizio, la Compagnia eleggerà domicilio legale a Domodossola, ove esse sarà rappresentata da un agente speciale al quale possano, validamente, essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle autorità italiane competenti.

ART. 8.

La Compagnia non potrà mai trasmettere ad altri la presente concessione, senza l'autorizzazione del Governo italiano.

ART. 9.

Le controversie di natura tecnica ed amministrativa che potessero insorgere in occasione della presente concessione ed annesso capitolato d'onori, saranno risolte dal Ministro dei Lavori

subvention annuelle kilométrique de trois mille lires prévue à l'art. 3, et l'Etat pourra en tout temps racheter la concession dans les conditions prévues au présent article.

A l'expiration de cette nouvelle période, le chemin de fer et ses dépendances feront gratuitement retour à l'Etat, à l'exception du matériel roulant et des approvisionnements.

ART. 6.

Dès que la présente convention entrera en vigueur, quatre délégués seront désignés par le Conseil fédéral, sur la présentation du Gouvernement italien, pour faire partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon.

ART. 7.

Pendant la durée des travaux de construction, la Compagnie aura au chantier d'Iselle un représentant technique auquel puissent être valablement adressés tous ordres et communications des autorités italiennes compétentes concernant les travaux.

Durant la période d'exploitation, la Compagnie élira domicile attributif de juridiction à Domodossola, où elle sera représentée par un agent spécial auquel puissent être valablement adressés tous ordres et communications des autorités italiennes compétentes.

ART. 8.

La Compagnie ne pourra en aucun temps transférer la présente concession sans l'autorisation du Gouvernement italien.

ART. 9.

Les différends de nature technique et administrative qui pourraient surgir à l'occasion de la présente concession et du cahier des charges y annexé, seront résolus par le Ministre des

pubblici. Le liti di carattere civile saranno deferite ad un tribunale arbitrale da costituirsi in ogni caso particolare. Ciascuna delle parti designerà due arbitri, e il quinto, al quale sarà conferita la presidenza, verrà scelto dai quattro primi, o, mancando l'accordo, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

ART. 10.

La presente convenzione entrerà in vigore non appena avrà avuto luogo lo scambio delle ratifiche del trattato internazionale 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione.

Fatto in Roma quest'oggi ventidue febbraio milleottocentonovantasei in doppio originale.

*Il Ministro dei Lavori pubblici*

G. SARACCO.

*Il Ministro delle Finanze*

P. BOSELLI.

*Il Ministro del Tesoro*

SIDNEY SONNINO.

*I Rappresentanti della Compagnia  
delle strade ferrate Giura-Sempione*

E. RUCHONNET.

J. DUMUR.

VINCENZO LONGHI, *testimonio.*

ANTONIO CALABRIA, *testimonio.*

*L'Ispettore capo sezione*

*delegato alla stipulazione dei contratti per le ferrovie*

GIUSEPPE NASI.

Travaux publics. Les litiges d'un caractère civil seront déférés à un tribunal arbitral à constituer dans chaque cas particulier. Chacune des parties désignera deux arbitres, et le cinquième, auquel la présidence sera dévolue, sera choisi par les quatre premiers ou, à défaut d'entente, par le président de la Cour d'appel de Rome.

ART. 10.

La présente convention entrera en vigueur dès l'échange des ratifications du traité international du 25 novembre 1895, conclu entre l'Italie et la Suisse, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon.

## CAPITOLATO D'ONERI

PER

LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UNA STRADA FERRATA  
ATTRAVERSO IL SEMPIONE  
DALLA FRONTIERA ITALO-SVIZZERA AD ISELLE

### ART. 1.

Oggetto della  
concessione.

La Compagnia si obbliga a costruire e ad esercitare, tanto a suo profitto quanto a sue spese, rischi e pericoli, una strada ferrata a scartamento normale attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera fino allo scambio d'accesso alla stazione d'Iselle, prima stazione italiana fra Brigue e Domodossola, la frontiera essendo situata a circa 9100 metri dalla testa nord del gran sotterraneo, e circa 10,630 metri dalla testa sud.

Questa strada ferrata sarà costruita in conformità dei piani generali elaborati dalla Compagnia Giura-Sempione ed allegati al presente Capitolato d'onori.

### ART. 2.

Termine pel  
principio e fine  
dei lavori.

I lavori dovranno essere incominciati nello spazio di dodici mesi dalla data dello scambio delle ratifiche del trattato internazionale stipulato il 25 novembre 1895 fra l'Italia e la Svizzera per il traforo del Sempione, e la linea dovrà essere aperta all'esercizio entro otto anni al massimo da quella data.

### ART. 3.

Piani  
di esecuzione.

I piani di esecuzione dei lavori da eseguirsi sul territorio italiano dovranno essere preventivamente approvati dal Ministro dei Lavori pubblici e non potranno essere modificati

## CAHIER DES CHARGES

POUR

LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER  
A TRAVERS LE SIMPLON  
DÈS LA FRONTIÈRE ITALO-SUISSE A ISELLE

### ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à construire et à exploiter, tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls, un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse jusqu'à l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle, première gare italienne entre Brigue et Domodossola, la frontière étant située à environ 9100 mètres de la tête nord du grand souterrain et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

Ce chemin de fer sera construit conformément aux plans généraux élaborés par la Compagnie Jura-Simplon et annexés au présent cahier des charges.

### ART. 2.

Les travaux doivent être commencés dans le délai de douze mois dès la date de l'échange des ratifications du traité international conclu le 25 novembre 1895 entre l'Italie et la Suisse pour le percement du Simplon, et la ligne devra être livrée à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans dès la même date.

### ART. 3.

Les plans d'exécution des travaux à exécuter sur territoire italien doivent être préalablement approuvés par le Ministre des Travaux publics et ne pourront être modifiés

Objet de la  
concession.

Délai pour le  
commencement  
et l'achèvement  
des travaux.

Plans  
d'exécution.

senza la sua autorizzazione. La Compagnia deve parimenti dare comunicazione al Ministro dei Lavori pubblici del programma e dei piani degli impianti per il traforo della grande galleria da eseguirsi nel territorio italiano.

ART. 4.

Tipo da adottare. La strada ferrata sarà ad un solo binario a scartamento normale.

Pertanto, le opere d'arte esterne saranno costruite in guisa da permettere in seguito l'eventuale impianto di un secondo binario, se i bisogni dell'esercizio lo rendessero necessario.

ART. 5.

Chiudende. L'accesso della via ferrata, esternamente al gran tunnel, sarà garantito da una siepe viva, da muri a secco, o da qualunque altro sistema approvato dal Ministro dei Lavori pubblici.

ART. 6.

Conservazione dei monumenti e proprietà di oggetti d'arte trovati nelle escavazioni. I monumenti che fossero scoperti pei lavori della strada ferrata dovranno essere accuratamente protetti. Il concessionario dovrà dare avviso della loro scoperta al Governo per mezzo del prefetto della provincia, il quale provvederà senza indugio alla loro rimozione a fine di non arrestare i lavori.

In quanto concerne la proprietà delle statue, medaglie ed altri oggetti o rovine antiche di qualsiasi genere, saranno osservate le leggi e regolamenti vigenti.

ART. 7.

Sorveglianza. L'Amministrazione della strada ferrata deve fornire ai funzionari dello Stato, incaricati di

sans son autorisation. La Compagnie doit également donner communication au Ministre des Travaux publics du programme et des plans des installations pour le percement du grand tunnel à exécuter sur le territoire italien.

ART. 4.

Le chemin de fer sera construit à une Type à adopter. seule voie avec écartement normal des rails.

Toutefois les ouvrages d'art extérieurs seront construits de manière à permettre l'établissement subséquent d'une seconde voie si les besoins de l'exploitation la rendaient nécessaire.

ART. 5.

L'accès de la voie ferrée, à l'extérieur du Clôtures. grand tunnel, sera garanti par une haie vive, des murs en pierres sèches, ou par tout autre système admis par le Ministre des Travaux publics.

ART. 6.

Les monuments qui seraient mis à découvert par les travaux du chemin de fer doivent Conservation des monuments et propriété des objets d'art trouvés dans les fouilles. être soigneusement protégés. Le concessionnaire doit donner avis de leur découverte au Gouvernement par l'intermédiaire du préfet de la province, lequel pourvoit de suite à leur enlèvement afin de ne pas arrêter les travaux.

Quant à la propriété des statues, médailles et autres objets ou débris antiques de tout genre, on observera les lois et règlements en vigueur.

ART. 7.

L'Administration du chemin de fer doit Surveillance. fournir aux fonctionnaires de l'Etat chargés de



sorvegliare la costruzione e l'esercizio della linea, i mezzi per adempiere il loro mandato permettendo loro d'ispezionare in ogni tempo tutte le parti della strada e del materiale, e trasportando gratuitamente persone e bagagli.

ART. 8.

**Treni e orari.** Il trasporto dei viaggiatori ha luogo almeno quattro volte al giorno in ogni senso. I treni viaggiatori debbono avere una velocità media di almeno 35 chilometri all'ora. Uno dei treni giornalieri, in ogni senso, dovrà essere un treno diretto.

Gli orari saranno sottoposti all'approvazione del Ministro dei Lavori pubblici, il quale li regolerà d'accordo col Governo federale svizzero.

ART. 9.

**Servizio  
cumulativo.**

La Compagnia dovrà uniformarsi ai regolamenti approvati dal Governo per il servizio cumulativo e interno con le altre strade ferrate italiane.

ART. 10.

**Servizio postale  
e telegrafico.**

Sotto riserva delle disposizioni di cui agli articoli 24 e 25 del trattato internazionale del 25 novembre 1895 fra la Svizzera e l'Italia per il traforo del Sempione, i servizi postale e telegrafico, come anche l'impianto delle linee telegrafiche, sono sottoposti alle prescrizioni e godono degli stessi privilegi esistenti sulla Rete Mediterranea, comè è stabilito nel Capitolato d'oneri annesso alla legge 27 aprile 1885, numero 3048, concernente l'esercizio della Rete Mediterranea, eccezione fatta del § 4 dell'articolo 50 soppresso, e sotto riserva delle modificazioni che in virtù del § 12 dello stesso articolo vi sono state o vi saranno introdotte, in

surveiller la construction et l'exploitation de la ligne les moyens de remplir leur mandat en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel, et en transportant gratuitement leurs personnes et leurs bagages.

ART. 8.

Le transport des voyageurs a lieu au moins quatre fois par jour dans chaque sens. Les trains des voyageurs doivent marcher à une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres à l'heure. Un des trains journaliers dans chaque sens devra être un train express.

Les horaires sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics, qui les réglera d'accord avec le Gouvernement fédéral suisse.

ART. 9.

La Compagnie devra se conformer aux règlements approuvés par le Gouvernement pour le service cumulatif et intérieur avec les autres chemins de fer italiens.

ART. 10.

Sous réserve des dispositions contenues aux articles 24 et 25 du Traité international du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour le percement du Simplon, les services de la poste et des télégraphes, ainsi que l'établissement des lignes télégraphiques, sont soumis aux mêmes prescriptions et jouissent des mêmes privilèges que sur le réseau de la Méditerranée, comme cela est fixé dans le cahier des charges annexé à la loi du 27 avril 1885, n° 3048, concernant l'exploitation du réseau de la Méditerranée, à l'exception du § 4 de l'article 50, qui est supprimé, et sous réserve des modifications qui, en vertu du § 12 du même article, y ont

**Trains  
et horaires.**

**Service  
cumulatif.**

**Service de la  
poste et des  
télégraphes.**

seguito ai risultati della esperienza e dello sviluppo progressivo del servizio delle poste.

ART. 11.

Corrispondenze  
e telegrammi di  
servizio.

La Compagnia non può trasportare gratuitamente che le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio della linea, e delle linee della rete italiana con le quali essa fa servizio cumulativo. Egualmente non può trasmettere gratuitamente che i telegrammi relativi al servizio della sua rete.

ART. 12.

Riduzione delle  
tasse  
di trasporto in  
caso di prezzi  
eccessivi.

Quando le derrate alimentari sono eccezionalmente care, la Compagnia è obbligata a stabilire temporaneamente una tariffa speciale ridotta pel trasporto dei grani, farina, legumi, patate, ecc. Le condizioni di questa tariffa sono stabilite dal Ministro dei Lavori pubblici, sentita previamente la Compagnia.

ART. 13.

Fondi speciali.  
Casse  
di soccorso.

La Compagnia è tenuta ad alimentare convenientemente un fondo di rinnovamento. Essa è egualmente obbligata a creare, per il personale, una Cassa di soccorso e una Cassa per i malati, sia durante il periodo d'esecuzione e dei lavori, sia durante il periodo dell'esercizio. Le disposizioni particolari, da emettersi al riguardo, sono sottoposte all'approvazione del Ministro dei Lavori pubblici.

ART. 14.

Scelta degli  
impiegati per  
servizio  
non tecnico.

Il personale non tecnico adibito all'esercizio della linea deve essere composto, per  $\frac{1}{3}$  almeno, da militari o da volontari italiani in congedo, purchè, beninteso, essi abbiano l'età voluta, nonchè le qualità morali e le attitudini fisiche necessarie.

été ou y seront introduites à la suite des résultats de l'expérience et du développement progressif du service des postes.

ART. 11.

La Compagnie ne peut transporter gratuitement que les lettres et les plis concernant exclusivement l'administration et l'exploitation de la ligne et des lignes du réseau italien avec lesquelles elle est en service cumulatif. Elle ne peut de même transmettre gratuitement que les télégrammes relatifs au service de son réseau.

ART. 12.

Lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'établir momentanément un tarif spécial réduit pour le transport des blés, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif sont fixées par le Ministre des Travaux publics sur le préavis de la Compagnie.

ART. 13.

La Compagnie est tenue d'alimenter convenablement un fonds de renouvellement. Elle est également tenue de créer, pour le personnel, une caisse de secours et une caisse des malades, soit pendant la période d'exécution des travaux, soit pendant la période d'exploitation. Les dispositions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

ART. 14.

Le personnel non technique employé à l'exploitation de la ligne doit être composé, pour un tiers au moins, de militaires ou de volontaires libérés italiens, pourvu qu'ils possèdent l'âge voulu, ainsi que les qualités morales et les aptitudes physiques nécessaires.

Correspon-  
dances  
et télégrammes  
de service.

Réduction des  
taxes en cas de  
cherté.

Fonds spécial;  
caisses de  
secours.

Choix des  
employés pour  
le service  
non technique.

Durante la costruzione della linea, la Compagnia deve parimenti impiegare un equo numero di sudditi italiani.

ART. 15.

Decadenza della concessione.

Se il termine pel principio e la fine dei lavori non fosse osservato, la Compagnia potrebbe, salvo i casi di forza maggiore, debitamente constatati, essere dichiarata decaduta dalla concessione, e si procederebbe ad una nuova aggiudicazione a norma degli articoli 252, 253 e 254 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

*Il Ministro dei Lavori pubblici*

G. SARACCO.

*Il Ministro delle Finanze*

P. BOSELLI.

*Il Ministro del Tesoro*

SIDNEY SONNINO.

*I Rappresentanti della Compagnia  
delle strade ferrate Giura-Sempione*

E. RUCHONNET.

J. DUMUR.

VINCENZO LONGHI, *testimonio.*

ANTONIO CALABRIA, *testimonio.*

*L'Ispettore capo sezione*

*delegato alla stipulazione dei contratti per le ferrovie*

GIUSEPPE NASI.

Pendant la construction de la ligne, la Compagnie doit également employer un nombre équitable de ressortissants italiens.

ART. 15.

Si les délais pour le commencement et l'achèvement des travaux n'étaient pas observés, la Compagnie pourrait, sauf les cas de force majeure dûment constatés, être déclarée déchue de la concession, et l'on procéderait à une nouvelle adjudication d'après les articles 252, 253, 254 de la loi du 20 mars 1865 sur les travaux publics.

Déchéance de la concession.





II

# **BASES TECHNIQUES**

DE L'ENTREPRISE





RAPPORT  
DE LA  
DIRECTION DU JURA-SIMPLON  
AU  
CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE

---

Berne, le 20 septembre 1893.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS!

Dans votre séance du 13 juin 1893, nous vous avons informés, à l'occasion de la demande de concession de MM. Masson et consorts, que nous aurions à vous faire, avant qu'il fût longtemps, une communication importante au sujet du percement du tunnel du Simplon.

Aujourd'hui, nous avons l'honneur de vous soumettre les offres d'un groupe d'entrepreneurs à la tête duquel figurent, avec le concours de la Banque de Winterthour, les maisons suisses bien connues *Sulzer frères* à Winterthour et *Locher & Cie* à Zurich, ainsi que la maison *A. Brandt & Brandau*, à Hambourg, réputée par ses nombreux travaux de perforation mécanique, entre autres à l'attaque ouest du tunnel de l'Arlberg et, dès lors, au grand tunnel de Suram dans le Caucase.

Ces offres sont documentées dans un contrat, soit marché à forfait, discuté et arrêté entre les représentants de ce groupe et notre Direction dans de nombreuses conférences échelonnées du 13 Avril au 20 Septembre 1893.

A ce contrat sont jointes les pièces prévues à son article 2 sous lettres *a*, *b*, *c*, savoir:

- a)* Le cahier des charges,
- b)* Le programme général d'exécution,
- c)* La série de prix servant aux calculs des paiements mensuels.

Les pièces prévues sous lettre *d* (plans, profils et types) n'ont pas été multipliées et se trouvent au dossier en originaux.

Le projet sur lequel sont basées les propositions de MM. Sulzer et consorts diffère de celui de la Compagnie (Etudes de 1890—1891) en ce qu'il prévoit deux tunnels à une seule voie conjugués non seulement sur la moitié sud du tracé, mais sur tout son développement de 20 kilomètres, chiffre rond.

La construction comprend, par ce fait, deux périodes: la première, consacrée à l'établissement de l'un des deux tunnels à voie unique et au percement simultané de la galerie d'avancement à la base du second des souterrains; — la seconde période, qui sera postérieure à l'ouverture du premier tunnel à l'exploitation, ne comprendra par conséquent que l'élargissement au profil normal de la galerie de base du second tunnel.

Grâce à ces dispositions, il sera possible de différer l'achèvement du second tunnel jusqu'au moment où l'intensité du trafic rendrait l'exploitation difficile par un seul tunnel à voie unique.

Afin de prolonger autant que possible la période d'exploitation au moyen d'un seul tunnel, on prévoit l'établissement d'une voie d'évitement de 400 mètres de longueur utile au centre du souterrain, soit en son point culminant.

Le tracé et les autres éléments du projet restent d'ailleurs les mêmes que ceux du projet antérieur de la Compagnie, auquel nous nous référons, sauf que la pente sur la moitié sud du tunnel a été portée à 7 ‰ au lieu de 6½, afin de pouvoir augmenter d'autant la déclivité de la rampe côté nord en la portant à 2 ‰ au lieu de 1½.

Les offres de MM. Sulzer et consorts comprennent deux alternatives correspondant aux deux périodes de construction mentionnées plus haut.

Dans la première alternative, l'entreprise comporte seulement l'établissement du premier tunnel et de la galerie parallèle de base destinée à former plus tard la galerie d'avancement du second des souterrains.

Dans la deuxième alternative, l'entreprise comporte en outre l'achèvement complet de ce second tunnel.

La Compagnie obtient la faculté de s'arrêter à l'une ou à l'autre de ces deux alternatives pendant un délai de quatre ans, courant dès la mise en exploitation du premier tunnel.

La durée de construction du premier souterrain avec sa galerie d'aération sera de 5½ années; celle pour l'achèvement du second souterrain, de 4 années.

Le marché à forfait comporte toutes les installations nécessaires à la perforation des deux tunnels et à leur ventilation en cours d'exploitation, ainsi que tous les travaux concernant leur exécution. Sont seuls exceptés: les expropriations de terrains, la fourniture du matériel de voie pour le premier tunnel, enfin, le ballastage, la fourniture du matériel de voie et sa pose pour le

second tunnel. La Compagnie conserve en outre à sa charge l'établissement de la ligne d'accès de 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kilomètres du côté nord, y compris la nouvelle gare de Brigue, ainsi que l'acquisition éventuelle du matériel roulant, dont nous faisons pour le moment abstraction, l'augmentation du développement de notre réseau par suite du percement du Simplon ne comportant que 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kilomètres sur territoire suisse.

Calculés sur les offres du Consortium, les devis du percement du Simplon se présentent comme suit :

*Première alternative, soit construction d'un tunnel à simple voie avec galerie parallèle d'aération.*

1. Montant du forfait de l'entreprise . . . . .	fr. 54 500 000. —
2. Travaux réservés à la Compagnie :	
a) Expropriations . . . . .	fr. 310 000. —
b) Correction du Rhône . . . . .	» 220 000. —
c) Ligne d'accès nord y compris gare de Brigue . . . . .	» 1 900 000. —
d) Matériel de voie du premier tunnel . . . . .	» 640 000. —
	<hr/>
3. Frais généraux de la Compagnie (2 % sur le forfait et 5 % sur le reste) . . . . .	» 1 250 000. —
	<hr/>
	Total fr. 58 820 000. —

*Deuxième alternative, soit complément de la première par l'achèvement du second tunnel.*

1. Montant du forfait de l'entreprise . . . . .	fr. 15 000 000. —
2. Ballastage et voie du 2 <sup>m</sup> e tunnel . . . . .	» 878 000. —
3. Frais généraux de la Compagnie (2 % du forfait et 5 % des travaux en régie) . . . . .	» 342 000. —
	<hr/>
	Total fr. 16 220 000. —
	<hr/>
Total de la 1 <sup>re</sup> période . . . . .	» 58 820 000. —
	<hr/>
Total général . . . . .	fr. 75 040 000. —

non compris les intérêts intercalaires.

Nous attirons en terminant votre attention sur le 2<sup>m</sup>e alinéa de l'art. 17 du contrat, stipulant que ce dernier deviendra nul et de nul effet si, avant le 15 octobre prochain, la Direction de la Compagnie n'était pas autorisée par le Conseil d'administration à suivre aux négociations avec les Etats intéressés et, cas échéant, avec l'entreprise elle-même, sur les bases du dit contrat.

En conformité de cette disposition, nous avons l'honneur de vous demander, Monsieur le Président et Messieurs, de bien vouloir approuver les tractations qui ont abouti au projet de marché que nous vous soumettons, et de donner à notre Direction l'autorisation d'ouvrir avec les divers intéressés les négociations nécessaires en vue d'assurer l'entrée en vigueur subséquente de ce marché. Notre Direction vous soumettra en temps et lieu le résultat de ces négociations.

**Direction du Jura-Simplon :**

RUCHONNET.





# TUNNEL DU SIMPLON

PROJET DE 1893

## I. EXPOSÉ GÉNÉRAL

### 1. Tracé.

Les techniciens les plus distingués se sont occupés depuis longtemps du percement des Alpes pennines sous le massif du Monte-Leone. L'on peut classer les projets présentés en trois groupes, suivant l'altitude et la longueur du grand souterrain: tunnels de base, tunnels intermédiaires et tunnels de faite. Les premiers projets prévoyaient surtout des tunnels de faite ou des tunnels intermédiaires, parce que l'on ne connaissait pas encore les expériences faites depuis dans le percement de grands tunnels, et que l'on tâchait de réduire autant que possible la longueur du souterrain principal. Les projets avec tunnel de base d'une longueur de 16 km. au moins sont ceux de Vauthier 1860, Lommel 1864, Stockalper 1869, Clo-Favre 1875, Compagnie du Simplon 1878, 1882, 1886, 1891. Les projets avec tunnel intermédiaire sont ceux de Clo-Venez 1857, de Bange 1886, Masson 1892. Les projets avec tunnel de faite sont ceux de Flachet 1860, Jaquemin 1860—1862, Thouvenot 1863, Lehaitre 1863.

Tous les projets avec tunnel intermédiaire ou tunnel de faite supposent de fortes rampes d'accès, de 50—60 ‰; ils portaient du point de vue qu'il fallait réduire autant que possible les frais de construction, sans s'occuper outre mesure des frais d'exploitation. En tenant compte des chemins de fer existant actuellement à travers les Alpes, on abandonna tous les projets à fortes rampes d'accès et l'on s'en tint au projet de tunnel de base, comme à la seule solution rationnelle, capable d'entrer en concurrence avec les lignes alpines voisines et de permettre un rendement du capital de construction.

Le projet de construction proposé pour le Simplon a pour point de départ sur territoire

suisse la station actuelle de Brigue; le tracé longe la rive gauche du Rhône et atteint au km. 2,480 la tête nord du grand tunnel.

Celui-ci traverse le massif du Monte-Leone dans la direction N.-O.—S.-E. (altitude de la ligne de faite traversée: 2840 m. au-dessus de la mer); sa longueur est de 19 731 m.; sa tête sud est située sur la rive gauche de la Diveria, au km. 22,211. La ligne de partage des eaux traversée forme en même temps la frontière entre la Suisse et l'Italie; elle est coupée à angle droit par le tracé, au km. 9100 de la tête nord, entre le Wasenhorn (3255 m.) et le Furggenbaumhorn (2991 m.). Le tunnel s'étend, du côté nord, sous le bassin de la Saltine, du côté sud sous celui de la Cairasca (lago d'Avino) et de la Diveria. La tête nord est à 687,10 — le point culminant à 705,20 et la tête sud à 633,75 m. au-dessus de la mer; la différence d'altitude entre les têtes est donc de 53,35 m., la tête sud étant plus basse que celle du nord. L'épaisseur moyenne du massif de montagne au-dessus de l'axe du tunnel est de 1140 m.; sur une longueur de 8450 m., l'épaisseur n'atteint pas la moyenne; par contre, sur 11,261 m. elle la dépasse; la plus grande épaisseur de la montagne au-dessus du tunnel, près du km. 9,100 dès la tête nord, est de 2135 m.

Le tracé proposé pour le tunnel est le même que celui déjà choisi en 1882 pour un tunnel de base; sa direction fait avec le méridien un angle de  $50^{\circ}16'$ , en chiffres ronds; il met en communication la vallée du Rhône avec celle de la Diveria.

L'entrée et la sortie du souterrain sont en courbes, afin de se raccorder avec le tracé à ciel ouvert. La position des têtes était donnée, du moment que l'on adoptait un tunnel de base. En effet, la tête nord ne peut être reportée plus à l'est, si l'on veut éviter la couche de gypse qui se trouve à environ 200 m. plus haut, en dessous de Thermen, sur la rive gauche du Rhône, et qui se perd dans le lit du fleuve. En plaçant, au contraire, la tête plus à l'ouest, on augmenterait la longueur du tunnel et on le rapprocherait du Monte-Leone, sans diminuer le coût de la ligne à ciel ouvert, puisque la correction du Rhône et de la Masse, sur les digues de laquelle la ligne sera établie, devrait néanmoins conserver la même longueur. L'altitude de la tête nord est donnée par les hautes eaux du Rhône. Du côté sud, ce sont les conditions climatiques qui fixent, en dessous d'Iselle, la situation de la tête du tunnel; le ruisseau de Chioso et la galerie de la route forment, en effet, une limite climatique. Les traîneaux vont chaque hiver jusqu'à Iselle, tandis qu'ils ne dépassent que très rarement ce village et la limite mentionnée ci-dessus; la neige atteint une hauteur bien moins grande et persiste bien moins longtemps en aval de la galerie de la route à Iselle qu'à l'ouest de ce point.

Dans la vallée resserrée de la Diveria, on ne peut trouver un emplacement plus favorable pour les installations que celui situé à l'est de la dite galerie, entre la route du Simplon et la Diveria. L'altitude de la tête sud est celle de la route; une position plus élevée rendrait l'accès aux installations plus difficile, tandis qu'en sortant plus bas on augmenterait la pente dans le tunnel.

La position des têtes fixée, les conditions de déclivité du tunnel sont aussi données; le portail nord étant à 53 m. au-dessus de l'autre, la moitié septentrionale du souterrain devait recevoir la

pente minimale nécessaire à l'écoulement des eaux, soit 2 ‰ dans la direction du nord, et il en résultait pour la seconde moitié du tunnel une pente inverse de 7 ‰.

Dans les projets antérieurs d'un tunnel de base, l'on avait proposé différents tracés, afin de diminuer la haute température à rencontrer intérieurement. Dans ce but on avait brisé la direction de l'axe du souterrain, afin de lui faire mieux suivre les thalwegs et de pouvoir foncer des puits. Mais tous ces tracés offrent l'inconvénient d'allonger la longueur du tunnel, sans laisser prévoir une diminution notable de la température de la roche. Suivant le projet actuel on combattra les températures excessives par des moyens si énergiques que la déviation du tunnel en paraît superflue.

Voici les conditions de direction du tracé :

Km. 2,480 <sup>40</sup> —2,765 <sup>80</sup>	courbe à gauche, rayon: 340 m., longueur: 285,40 m.	
Km. 2,765 <sup>80</sup> —21,965	alignement droit . . . . .	19 199,20 m.
Km. 21,965 —22,138 <sup>40</sup>	courbe à droite, rayon: 300 m., longueur: 173,40 m.	
Km. 22,138 <sup>40</sup> —22,201 <sup>40</sup>	alignement droit . . . . .	73 »
En courbes de 300—540 m.		458,80 m. soit 2,32 ‰
En alignements droits		19 272,20 » » 97,68 ‰
Total		19 731 m.

Les déclivités sont les suivantes:

Km. 2,480 <sup>40</sup> —11,541 <sup>40</sup>	rampe 2 ‰	9 061 m.
Km. 11,541 <sup>40</sup> —12,041 <sup>40</sup>	palier	500 m.
Km. 12,041 <sup>40</sup> —22,211 <sup>40</sup>	pente 7 ‰	10 170 m.
Déclivités de 2 ‰—7 ‰		19 231 m. = 97,47 ‰
Palier		500 m. = 2,53 ‰
Total		19 731 m.

Comme point de comparaison, voici les conditions dans lesquelles se trouvent les différents tunnels traversant les Alpes :

	Mont-Cenis	Gothard	Arlberg	Simplon
Longueur du tunnel, m. . . . .	12 849	14 984	10 240	19 731
Altitude de la tête Nord ou Est, m. . . . .	1 147,80	1 109	1 392,4	687,10
» » » » Sud ou Ouest, m. . . . .	1 269,10	1 145	1 218,3	633,75
» du point culminant, m. . . . .	1 294,70	1 154,6	1 310,6	705,2
Rampe maximale dans le tunnel, ‰ . . . . .	22	5,82	15	7
Altitude maximale du terrain au-dessus de l'axe, m. . . . .	2 949	2 861	2 030	2 840
Epaisseur maximale de la montagne au-dessus du tunnel, m. . . . .	1 654	1 706	720	2 135
Température maximale de la roche, degrés cent. . . . .	29,5	30,8	18,5	40

## 2. Profils en travers.

Le souterrain du Simplon se distinguera des autres souterrains transalpins en ce qu'il comprendra deux tunnels parallèles à simple voie, construits à une distance de 17 m. l'un de l'autre.

Chaque tunnel à simple voie a une section libre minimale de 23,20 m<sup>2</sup>. La largeur libre est de 4,50 m. à la hauteur des traverses et de 5 m. à deux mètres au-dessus des traverses. La hauteur libre jusqu'à la clef de la voûte est de 5,500 m. au-dessus des traverses.

On a prévu cinq profils différents :

Profil 1. Dans le rocher compact et à couches régulières; sans revêtement.

Profil 2. Dans le rocher demandant un simple revêtement et où les couches sont irrégulières; piédroits et voûte en moellons, épaisseur 0,35 m.

Profil 3. Dans les terrains offrant une pression moyenne; piédroits en moellons; voûte en pierre de taille, épaisseur 0,50 m.

Profil 4. Dans les terrains offrant une grande pression verticale; piédroits en maçonnerie assisée; voûte en taille; épaisseur 0,60 m.

Profil 5. Dans les terrains avec forte pression latérale et en décomposition; piédroits en maçonnerie assisée, radier de 0,40 m. d'épaisseur et voûte de 0,60 m. d'épaisseur en pierre de taille.

Tous les 100 m., mais d'un seul côté, il y aura de petites niches de 2 m. de largeur sur 2,30 m. de hauteur. Tous les 1000 m., on y substituera de petites chambres destinées à recevoir les signaux à cloche et les lampes. Ces petites chambres auront une largeur de 3 m., une hauteur de 3,10 m. et une profondeur de 3 m. On construira en outre quatre grandes chambres destinées à remiser les outils pour l'entretien de la voie; elles seront réparties uniformément sur toute la longueur du tunnel et auront une largeur de 4 m., une hauteur de 3,10 m. et une profondeur de 6 m.

Les deux galeries d'avancement auront une largeur de 3,70 m. et une hauteur de 3,85 m. au-dessus des traverses.

La galerie parallèle sera revêtue sur les parties comprimées. Elle contiendra le canal principal pour l'écoulement de l'eau, canal dans lequel viendront se déverser toutes les eaux du tunnel principal.

On a prévu pour le croisement des trains une voie d'évitement de 400 m. de longueur utile au milieu du tunnel.

## 3. Profil géologique.

(Annexe 4.)

Au Gothard les formations récentes sont juxtaposées aux couches en éventail du massif central plus ancien, au sud aussi bien qu'au nord (hormis la zone la plus ancienne du Finsteraarhorn), tandis que la série des couches du Simplon concorde constamment avec leur âge, en allant du sud au nord.

Le tunnel traverse sur la longueur de 19 700 m., dans la direction du sud au nord, les formations suivantes, rangées d'après leur âge :

1. Micaschiste calcaire et gneiss d'Antigorio km.	$\frac{19,750}{13,400}$	6330 m.
2. Calcaire du Teggiolo, micaschiste calcaire, micaschiste et gneiss, calcaire de Vallé, gneiss schisteux et micacé de Vallé, gneiss et micaschiste du Monte-Leone, schiste et gneiss cristallins, calcaire de la Ganter, schistes cristallins et gneiss stratifiés km.	$\frac{13,400}{3,700}$	9700 m.
3. Schistes lustrés avec bancs de gypse du Rhône km.	$\frac{3,700}{0}$	3700 m.

La roche la plus ancienne à traverser est le micaschiste calcaire, qui est recouvert par le gneiss d'Antigorio. Le passage d'une formation à l'autre est formé par un banc de gypse mêlé avec du gneiss en décomposition. Dans le massif central, ce sont les gneiss qui forment la masse principale; dans le sud ils sont interrompus par les bancs de calcaire du Teggiolo et de Vallé et par des schistes micacés; au nord se joignent à la masse compacte de gneiss de Vallé et du Monte-Leone toute la rangée des schistes cristallins et un banc de cipolin de la Ganter. La formation la plus récente est représentée au nord par les schistes lustrés et le gypse du Rhône.

La direction des couches est presque perpendiculaire à l'axe du tunnel, soit, en général, du N.-E. au S.-O.; l'inclinaison des couches varie suivant les plissements de la montagne du N.-O. au S.-E.

Les roches à traverser se prêtent bien au forage mécanique; du côté nord le forage dans le schiste lustré avancera très rapidement, parce que le rocher est peu dur et que la direction et l'inclinaison des couches se présentent dans des conditions favorables. Les travaux de boisage retarderont un peu, il est vrai, les avancements. Dans le massif central et dans le gneiss d'Antigorio la dureté est plus grande, mais la roche y est par contre compacte sur de grandes longueurs et nécessitera peu de boisages; le forage mécanique pourra y atteindre sans difficulté la vitesse voulue. Les perforatrices Brandt permettent de faire varier la pression suivant la consistance du roc.

Ce sont les couches de gypse et de dolomie qui offriront le plus de difficultés à l'avancement du tunnel; mais leur faible longueur et le système d'attaque par galerie de base, permettant d'excaver et de boiser rapidement le profil complet, surtout quand il est à simple voie, écartent la probabilité d'incidents pareils à ceux qui se sont produits dans la partie à forte pression du tunnel du Gothard au-dessous de la plaine d'Andermatt.

Il faut s'attendre à des venues d'eau dans l'intérieur du tunnel du km. 0 au km. 2 et sous la vallée de la Ganter, puis, du côté sud, dans la vallée de la Cairasca entre Pizzo, Valgrande et Teggiolo, débouché du ruisseau de Vallé.

La chaleur intérieure dépassera, entre les km. 6,600 et 17,100, sur une longueur de 10 500 m., la température maximale de 30,8° observée au Gothard; elle atteindra un maximum d'environ 40° si l'on admet, comme au massif du Gothard, une augmentation de température de 1° par 44 m.

d'augmentation de profondeur. L'augmentation de température sera un peu plus forte au-dessous des dépressions du terrain et un peu plus faible au-dessous des faites. Dans les chantiers du tunnel, la température sera abaissée au moyen d'une ventilation énergique et à l'aide d'eau froide pulvérisée sous une haute pression. L'on a prévu, à cet effet, une quantité d'air allant jusqu'à 50 m<sup>3</sup> par seconde pour la ventilation, tandis que, en 1878, on en introduisait seulement 2 m<sup>3</sup> par seconde au Gothard. Les conditions de travail seront donc évidemment meilleures et l'on pourra travailler à des températures bien plus hautes qu'au Gothard.

#### 4. Stations extérieures.

Sur le versant nord l'on installera la nouvelle station de Brigue entre les km. 0,600 et 1,600 — à partir de la station actuelle. Elle se trouvera à une distance de 1450 m. environ de la tête nord du grand tunnel. Comme gare de transit, elle sera pourvue d'installations douanières et comprendra 8 voies principales.

Sur le versant sud le projet prévoit une station à Iselle, à une distance de 350 m. environ de la tête du tunnel. Cette station sera aménagée comme station de croisement et aura 4 voies principales.

#### 5. Forces hydrauliques.

La question des forces hydrauliques disponibles a une grande importance dans la construction des grands tunnels. Les conditions du Simplon à cet égard se présentent comme suit:

Du côté nord, les cours d'eau qui peuvent être pris en considération sont le Rhône, la Massa, le Kelchbach et la Saltine. Leurs jaugeages ont donné comme minimum les débits ci-après:

	Etendue du bassin km <sup>2</sup>	Débit minimal à la seconde m <sup>3</sup>	par km <sup>2</sup> et seconde m <sup>3</sup>
Rhône, en dessus de la Massa . . . . .	570,70	5,517	0,009 <sup>66</sup>
Saltine, à Brigue*) . . . . .	81,20	0,270	0,003 <sup>32</sup>
Kelchbach, à Naters . . . . .	33,60	0,156	0,004 <sup>64</sup>
Massa, près du pont de la route*) . . . . .	307,20	0,277	0,001 <sup>37</sup>

Les débits de la Massa, du Kelchbach et de la Saltine, comportant 156 à 277 litres par seconde, exigeraient une chute de 850 à 500 m. pour un rendement effectif de 1000 HP. Comme le bâtiment aux machines est situé à 690 m. au-dessus de la mer, il faudrait installer les prises d'eau à une altitude d'au moins 1190—1546 m. Mais à cette altitude, les débits de la Saltine et du Kelchbach n'atteignent plus que la moitié de ceux indiqués dans le tableau ci-dessus, de sorte que le débit minimal s'oppose déjà à l'utilisation de ces torrents. Si l'on voulait se borner à une force motrice plus faible ou utiliser simultanément plusieurs torrents, il faudrait, dès l'abord, faire abstraction

\*) Ce débit est le minimum absolu observé jusqu'ici (hiver de 1893/94); les débits indiqués dans le rapport d'expertise sont la moyenne des plus basses eaux antérieures.



du Kelchbach et de la Saltine, car ces deux torrents, qui alimentent des moulins, des scieries et un atelier, ont à peine l'eau nécessaire à ce travail en hiver. Il ne resterait plus que la Massa, qui pourrait livrer 1000 chevaux; mais son canal de dérivation, situé alors à une hauteur de 1200 m., se trouverait exposé à toutes les intempéries, ce qui compromettrait la sûreté du service pendant la mauvaise saison; et si l'on voulait y substituer des conduites sous pression, les frais deviendraient énormes. Pour obtenir toute garantie au sujet du débit et au sujet de la durée des conduites et pour se ménager la possibilité d'augmenter la force motrice en cours d'exécution, on doit recourir au Rhône. Les conditions topographiques et l'exposition sont plus favorables à une dérivation sur sa rive droite que sur l'autre, et l'on s'y trouve en outre dans le voisinage de la route de la Furka, ce qui faciliterait beaucoup la construction et la surveillance pendant l'exploitation.

La pente du Rhône, depuis l'embouchure de la Massa jusqu'au pont du Rhône près du Vogelthurm, sur une longueur de 7100 m., est de 1,60 ‰ en chiffres ronds; la plus forte pente sur ce parcours, sur une longueur de 1 km., se trouve près de Mörel et comporte 2,70 ‰. Il est donc indiqué d'utiliser cette chute importante et de ne pas dépasser, si possible, l'altitude de 768 m. pour la prise d'eau, afin de pouvoir faire passer la conduite autour du village de Mörel sans rencontrer de trop grandes difficultés. La prise d'eau se trouverait donc dans le voisinage du pont de Gifrisch et nécessiterait une dérivation de 4300 m. jusqu'au Massaboden, sur la rive gauche de cette rivière. Si l'on donne au canal une pente de 3 ‰, on obtient l'altitude de 755 m. pour le réservoir à l'origine de la conduite en pression. Le bâtiment des machines serait à l'altitude de 692 m., ce qui donne une chute absolue de  $63 - 2 = 61$  m., si l'on admet une hauteur d'eau de 2 m. dans le réservoir. La conduite sous pression aurait un diamètre intérieur de 1 m. pour débiter 1500 litres à la seconde, avec une vitesse de 2 m. La perte de charge, de 6 ‰ de la longueur de 800 m. de la conduite, serait de 5 m. environ et la chute utile de 56 m. Le canal de dérivation, construit en planches rabotées, devra présenter une section mouillée de 0,62 m<sup>2</sup>, et on lui donnera par suite 1 m. de largeur sur 1 m. de hauteur intérieurement. Dans ces conditions, le canal pourra débiter 2100 litres par seconde au maximum. Cette installation fournirait pendant la première période de construction une force hydraulique de :

$$1500 \times 56 \times 0,01 = 840 \text{ HP}$$

en marche normale; et au maximum :

$$2100 \times 56 \times 0,01 = 1180 \text{ HP.}$$

Si la force devait être augmentée et portée à 1500 chevaux, il suffirait de poser un second canal de mêmes dimensions à côté du premier et de doubler aussi la conduite sous pression. La plate-forme serait construite, dès l'origine, suffisamment large pour permettre la pose des deux canalisations jumelles. La force finale serait donc de 1680 HP en marche normale et de 2360 HP au maximum, quand les canaux fonctionneraient en plein. La vitesse, dans les conduites sous pression, passerait dans le dernier cas de 2 m. à 2,60 m.

Un deuxième canal offre l'avantage de pouvoir proportionner la force motrice aux besoins

de la construction et de répartir plus régulièrement les frais de construction sur la période des travaux.

L'on prendrait ainsi au Rhône 3 m<sup>3</sup> d'eau en marche ordinaire et, au maximum, 4,20 m<sup>3</sup> par seconde; l'on ne devrait pas dépasser ce chiffre, afin de ne pas mettre la rivière à sec en hiver. Les variations de l'étiage sont considérables et le minimum trouvé n'est probablement pas absolu. Afin de procéder en toute sécurité, la prudence exige de rester encore au-dessous des quantités minimales jaugées.

Du côté sud du tunnel, voici quelles sont les forces motrices disponibles: la Diveria, le torrent de Zwischenbergen et la Cairasca. Les jaugeages ont donné les débits suivants:

	Etendue du bassin km <sup>2</sup>	Débit minimal	
		par seconde m <sup>3</sup>	par km <sup>2</sup> et seconde m <sup>3</sup>
Diveria, en amont de Gondo . . . . .	119,80	1,098	0,009 <sup>17</sup>
Diveria, en aval de Gondo . . . . .	169,60	1,422	0,008 <sup>39</sup>
Zwischenbergenbach . . . . .	49,80	0,330	0,006 <sup>51</sup>
Cairasca, vis-à-vis San Bernardo . . . . .	53,06	0,671	0,012 <sup>65</sup>
Cairasca, en aval de Maulone . . . . .	72,64	0,919	0,012 <sup>65</sup>

Comme du côté nord, le débit minimal sur le versant sud a lieu en janvier ou février; sa durée est de quatre mois environ, et elle est d'autant plus longue qu'il est tombé moins de neige et que l'hiver a été plus froid.

De ces trois torrents c'est la Diveria qui a le plus fort débit et c'est elle qu'il faut examiner en premier lieu. Le Zwischenbergenbach a trop peu d'eau pour pouvoir être utilisé dans de bonnes conditions.

La vallée très resserrée de la Diveria est flanquée, des deux côtés et à de grandes hauteurs, par de puissantes parois rocheuses, de sorte qu'il ne faut pas songer à utiliser son cours d'eau à l'aide d'un canal de dérivation et d'une conduite sous pression de faible longueur; les frais d'établissement d'un canal seraient en effet très élevés, à cause des rochers qu'il faudrait faire sauter et des galeries qu'il faudrait percer. La Diveria nécessiterait donc une conduite sous pression, soit à cause des difficultés du terrain, soit à cause des conditions d'exposition.

Les conditions se présentent différemment et plus favorablement pour la Cairasca. On peut faire des dérivations sur ses deux versants sans grandes difficultés; sur la rive gauche, il y a peu de rocs à faire sauter; sur le versant droit, c'est seulement dans le voisinage de Trasquera que l'on se trouve dans les parois de rochers; ailleurs, le canal peut être placé sur une grande longueur dans les pâturages. Mais une dérivation sur la rive gauche de la Cairasca exigerait une transmission électrique de Bertonio à Iselle, sur une longueur de 3 km., tandis que du côté opposé, la conduite sous pression pourrait être amenée directement aux installations, tout en ayant une longueur plus faible que sur la rive gauche. Si l'on fait abstraction de transmissions électriques, qui n'offrent pas autant de sécurité d'exploitation, et dont l'installation des machines motrices

primaires et secondaires est bien plus coûteuse; tout en occasionnant une perte de force plus grande, il ne reste plus que deux projets à comparer: la conduite d'eau sous pression de la Diveria, et la conduite de la Cairasca avec canal de dérivation et conduite sous pression de faible longueur, le long de la rive droite de ce torrent.

Les débits de la Diveria et de la Cairasca sont entre eux dans le rapport de 2 : 1. Pour fournir la même force hydraulique, la Cairasca exige donc une chute de hauteur double.

Si l'on se sert de la Diveria comme force motrice et qu'on lui emprunte 900 litres à la seconde, cela exige, pour 1630 chevaux environ, une chute effective de :

$$H = \frac{1630}{900 \times 0,01} = 181 \text{ m.}$$

La conduite sous pression aurait un diamètre intérieur de 80 cm.; la perte de charge pour une vitesse de 2 m. serait de 8‰ de la longueur de la conduite, ou de  $5,550 \times 0,008 = 45 \text{ m.}$ , en chiffres ronds. L'altitude de la prise d'eau serait, par suite :

$$615 + 181 + 45 + 2 = 843 \text{ m.}$$

Il faudrait donc capter la rivière à environ 200 m. en amont de Gondo et établir une conduite d'eau sous pression de 5550 m. de longueur jusqu'aux installations.

Si la force motrice était empruntée exclusivement à la Cairasca, on pourrait détourner de ce cours d'eau 500 litres à la seconde. Pour une force de 1630 HP, et en comptant le rendement des turbines à 65 % seulement, il faudrait une chute effective de :

$$H = \frac{1630}{500 \times 0,0087} = 375 \text{ m.}$$

La conduite sous pression aurait un diamètre de 60 cm. pour une vitesse de 2 m.; la perte de charge de 1,1 ‰ de la longueur de la conduite serait de  $820 \times 0,011 = 9 \text{ m.}$ , en chiffres ronds, et le réservoir devrait donc se trouver à une altitude de :

$$615 + 375 + 9 = 999 \text{ m.}$$

La longueur de la conduite sous pression serait de 820 m. La Cairasca serait amenée à l'aide d'un canal de dérivation à ciel ouvert, dès la prise d'eau jusqu'au réservoir de la conduite sous pression. Ce canal aurait une pente de 3 ‰ et une longueur de 4600 m. environ.

L'altitude de la prise d'eau atteindrait par conséquent :

$$999 + 14 + 2 = 1015 \text{ m.}$$

Cet emplacement se trouve un peu en amont de la passerelle pour piéton jetée sur la Cairasca, entre Gebbo et Cioina di dentro. Sous l'église de Trasquera le canal passerait en tunnel, afin d'éviter de très hautes parois de rocher et de réduire la longueur du canal d'une façon importante.

Le canal de dérivation aurait une section mouillée de  $0,27 \text{ m}^2$ ; sa largeur et sa hauteur seraient de 0,70 m. intérieurement. Il pourrait écouler, au maximum, 700 litres par seconde, si la conduite sous pression ascendait à 2,50 m.; on obtiendrait alors comme force maximale :

$$P = 700 \times 375 \times 0,0086 = 2260 \text{ HP.}$$

Les prix de revient et les conditions de construction des deux canalisations considérées sont données dans le tableau suivant :

	Rhône	Cairasca
Altitude de la prise d'eau, m. . . . .	768	1 015
Longueur de la dérivation, m. . . . .	4 300	4 600
Pente, ‰ . . . . .	3	3
Section du canal, cm. . . . .	100/100	70/70
Débit maximal du canal, l. . . . .	2 100	700
Vitesse dans le canal, m. . . . .	2,40	1,70
Altitude de l'extrémité aval du canal, m. . . . .	755	1 001
Altitude de la prise d'eau en pression, m. . . . .	753	999
Longueur de la conduite en pression, m. . . . .	800	820
Diamètre intérieur de la conduite en pression, cm. . . . .	100	60
Chute effective, m. . . . .	56	375
Perte de charge, m. . . . .	5	9
Vitesse maximale de l'eau en pression, m. . . . .	2,60	2,50
Altitude de l'extrémité aval de la conduite en pression, m. . . . .	692	615
Débit minimal observé 18 <sup>90/93</sup> , l. . . . .	5 517	845
Coût du canal ouvert, 1 <sup>re</sup> installation, fr. . . . .	313 000	—
» » » » installation finale, fr. . . . .	443 000	336 000
» de la conduite en pression, 1 <sup>re</sup> installation, fr. . . . .	181 000	—
» » » » » installation finale, fr. . . . .	362 000	184 000
» total, 1 <sup>re</sup> installation, fr. . . . .	494 000	—
» » installation finale, fr. . . . .	805 000	520 000
Force disponible aux turbines, 1 <sup>re</sup> installation, HP . . . . .	1 180	—
» » » » installation finale, HP . . . . .	2 360	2 260
Coût du canal ouvert par m., installation complète, fr. . . . .	103	73
» de la conduite en pression, par m., installation finale, fr. . . . .	452	214
» » » canalisation complète, » » » fr. . . . .	158	96
» » » » par HP, fr. . . . .	341	230

### 5. Contrat d'entreprise.

La convention pour l'exécution du percement du Simplon, signée le 20 septembre 1893, avec la Société Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>, est un contrat à forfait et prévoit la construction de deux tunnels à simple voie; elle fixe les prix ci-après :

1. Pour les installations du tunnel . . . . .	fr. 7 000 000
2. Pour le premier tunnel à simple voie avec galerie parallèle . . . . .	» 47 500 000
3. Pour le complément du deuxième tunnel à simple voie . . . . .	» 15 000 000
Total pour les deux tunnels à simple voie	<u>fr. 69 500 000</u>

Ne sont pas compris dans ce chiffre: l'acquisition des terrains nécessaires à toutes les installations, le matériel de voie des deux tunnels et le ballastage du deuxième tunnel.

Le premier tunnel à simple voie doit être achevé en 5 $\frac{1}{2}$  années, pour le cas où la mise en demeure de commencer les travaux serait faite entre le 1<sup>er</sup> février et le 31 juillet, et en 5 ans et 8 mois si cette mise en demeure était faite en dehors de cette période.

Le temps accordé pour l'exécution du deuxième tunnel est limité à 4 ans, à partir de la date du commencement des travaux. Un délai de 4 ans, à partir de l'achèvement du premier tunnel, est fixé comme date du commencement des travaux de parachèvement du second tunnel; si ce délai est dépassé, l'Entreprise sera dégagée de l'obligation de construire ce second tunnel.

La garantie pour l'exécution des obligations de l'entreprise comprend un cautionnement déjà déposé de fr. 1 000 000, et des retenues du 7 $\frac{1}{2}$  % sur les paiements mensuels, ce qui la portera à fr. 5 000 000. Après l'achèvement et la réception du premier tunnel à simple voie, la garantie sera d'abord abaissée à fr. 2 000 000, puis à fr. 1 000 000 après deux ans et enfin à fr. 500 000 au bout de trois ans. Si la construction du deuxième tunnel avait lieu, le cautionnement restant de fr. 500 000 serait augmenté successivement jusqu'à la somme de fr. 1 500 000 par des retenues de 7 % sur les nouveaux acomptes. Après l'achèvement du second tunnel à simple voie, la garantie serait de fr. 500 000 pendant deux ans.

Pour chaque jour de retard sur la date fixée pour l'achèvement des travaux, l'Entreprise sera passible d'une amende de fr. 5000, à moins que le retard ne provienne de cause majeure, sans faute de la part de l'Entreprise. En revanche, l'Entreprise touchera une prime de fr. 5000 pour chaque jour d'anticipation sur la fin de ses travaux.

Le contrat serait annulé en cas de dissolution de la Société d'entreprise, ou si celle-ci se trouvait d'une année en retard sur le programme des travaux; la garantie resterait alors propriété de la Compagnie.

Le cahier des charges prescrit que l'entreprise se charge du percement du Simplon à ses risques et périls, contre le paiement pur et simple des prix énoncés au contrat. Les prix fixés au contrat comprennent toutes les indemnités pour difficultés d'exécution, soit à cause des venues d'eau, hautes températures intérieures, mauvais terrain ou autres causes quelconques, hormis cependant les cas de guerre où l'Italie et la Suisse se trouveraient engagées, les épidémies et la grève générale ne provenant pas de la faute de l'Entreprise.

Le tracé de l'axe du tunnel est à la charge de l'Entreprise et elle en est responsable.

La méthode d'attaque du tunnel est déterminée par l'attaque des trois galeries, suivie du battage au large et du revêtement. En général, l'excavation et le revêtement se feront par anneaux complets; ce n'est que lorsque la pression serait nulle que l'entreprise pourrait construire la voûte avant de procéder à l'abatage du stross et au revêtement des piédroits.

Tous les matériaux employés pour la maçonnerie seront de première qualité; l'on n'emploiera que de la chaux hydraulique et du ciment dans les parties humides. L'on construira un échantillon de chaque espèce de maçonnerie.



L'Entreprise aura le choix du profil à employer pour le revêtement; en cas de pression considérable, elle s'engage à employer des profils plus forts que ceux qui ont été prévus.

On introduira de chaque côté du tunnel l'air nécessaire à sa ventilation, jusqu'à 50 m<sup>3</sup> à la seconde; la température intérieure devra être ramenée à 25° C. L'on aura soin d'enlever les excréments de l'intérieur du tunnel; l'on fournira de la bonne eau potable aux ouvriers, et des bains gratuits seront mis à leur disposition en dehors du tunnel; on leur procurera d'ailleurs des logements sains et de bons vivres. Il sera interdit à tout tâcheron de tenir pension ou restaurant.

Les installations et les chantiers dans le tunnel seront autant que possible éclairés à la lumière électrique.

Des acomptes mensuels seront payés à l'Entreprise suivant le travail exécuté. Les travaux seront soumis à la surveillance de la Compagnie, sans que la responsabilité de l'Entreprise en soit diminuée.

Il est interdit à l'Entreprise de sous-traiter des parties importantes des travaux sans autorisation de la Compagnie.

L'Entreprise s'engage à remettre à la Compagnie tous les renseignements qui pourraient servir à calculer la durée et le coût des futurs tunnels à travers les Alpes.

L'Entreprise instituera une caisse de secours pour les ouvriers malades et pour les veuves et les orphelins d'ouvriers morts par suite d'accidents; les statuts en seront soumis à l'approbation de la Compagnie.

Tous les objets de valeur scientifique qui seront trouvés seront remis à la Compagnie.

La réception provisoire et la réception définitive des travaux se feront d'un commun accord; il en sera dressé un protocole signé par chacune des deux parties.

L'Entreprise exige que les travaux à l'avancement du tunnel puissent être poursuivis d'une manière ininterrompue, aussi bien le dimanche que les autres jours.

Les prix du premier kilomètre pour le paiement des acomptes sont fixés comme suit:

Tunnel de direction, m. . . . .	fr.	400
Galerie de base, m. . . . .	»	310
Galerie parallèle avec canal d'écoulement, m. . . . .	»	380
Galerie de faite, m. . . . .	»	220
Galerie d'intercommunication, m. . . . .	»	310
Battage au large et canal d'écoulement des eaux, m. . . . .	»	590
Revêtement du tunnel, m. . . . .	»	400
Tête de tunnel, pièce . . . . .	»	20 000
Niche, pièce . . . . .	»	100
Petite chambre, pièce . . . . .	»	750
Grande chambre, pièce . . . . .	»	3 000
Ballastage, m. . . . .	»	7,20
Pose de voie, m. . . . .	»	2,40
Evitement au milieu du tunnel . . . . .	»	600 000,—



Tous les prix d'unité subiront une majoration kilométrique qui va en progressant successivement jusqu'au milieu du tunnel.

Le programme ci-après est fixé pour l'exécution des travaux :

### Programme des travaux dans le tunnel.

Année	Galerie de direction	Galerie de base et galerie parallèle		Galerie de faite		Battage au large		Maçonnerie		Ballastage et pose de voie
	Total m.	m.	Total m.	m.	Total m.	m.	Total m.	m.	Total m.	Total m.
1	420	1 900	1 900	1 500	1 500	900	900	200	200	—
2	—	3 700	5 600	3 600	5 100	3 600	4 500	3 500	3 700	—
3	—	4 100	9 700	3 900	9 000	3 800	8 300	3 900	7 600	—
4	—	4 600	14 300	4 600	13 600	4 500	12 800	4 400	12 000	—
5	—	5 100	19 400	5 200	18 800	5 400	18 200	5 500	17 500	—
Dernier semestre	—	330	19 730	930	19 730	1 530	19 730	2 230	19 730	19 730

## II. EXÉCUTION DES TRAVAUX

### 1. Système de construction.

(Annexes 1 et 2.)

Les projets présentés jusqu'à ce jour pour la construction d'un tunnel sous le massif du Simplon reposaient sur une des méthodes de construction déjà connues et faisaient prévoir de grandes difficultés d'exécution, provenant de la chaleur souterraine.

La méthode d'après laquelle l'Entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> s'est engagée à construire le tunnel est tout à fait nouvelle.

Au lieu d'un seul tunnel à double voie, on en construira deux à simple voie, à une distance de 17 mètres d'axe en axe l'un de l'autre.

Dès le commencement des travaux on percera de chaque côté de la montagne deux galeries d'avancement parallèles. Ces deux avancements seront reliés tous les 200 mètres par des galeries transversales. L'une des galeries de base, celle du tunnel I, sera agrandie suivant la section com-

plète du souterrain, tandis que le tunnel II ne sera achevé que si le trafic se développe de façon à exiger la double voie continue, au lieu du simple évitement central prévu.

La galerie II aura une section de 8 m<sup>2</sup>. Elle servira de canal de ventilation, en fermant les entrées par des portes et en y introduisant de l'air au moyen de puissants ventilateurs. Les galeries transversales resteront fermées à l'exception de celles le plus rapprochées de l'avancement; l'air introduit dans la galerie II pénétrera par ces deux dernières galeries transversales dans la galerie I, puis dans le tunnel I et reviendra au jour en traversant tous les chantiers. On obtiendra ainsi une ventilation intense et sûre, telle qu'on n'en connaissait pas jusqu'ici dans la construction des tunnels.

La galerie II offre, en outre, d'autres avantages importants. Toutes les eaux du souterrain, aussi bien celles qui y seront introduites artificiellement que celles provenant de la montagne, seront réunies dans un seul canal d'écoulement le long de cette galerie et n'auront plus à traverser les chantiers du tunnel I.

Les grandes conduites d'eau, dont il sera parlé plus tard, seront aussi placées dans la galerie II, de manière à y être parfaitement en sûreté.

Pour les transports, la galerie II sera d'un grand avantage. Les wagons entrant utiliseront cette route, les wagons sortant, la galerie I et le tunnel I. Un arrêt ou un ralentissement dans la circulation, comme il s'en est produit au tunnel du Gothard, au km. 2, côté nord, n'est donc plus à craindre, la galerie II pouvant aussi, en tout temps, servir aux trains sortant.

A l'aide de cette seconde galerie, les questions les plus difficiles qui se présentent dans la construction des grands tunnels se trouvent résolues d'une façon excessivement avantageuse.

La construction du tunnel I aura lieu de la manière habituelle.

A partir de la galerie de base on excavera des cheminées allant jusqu'au faite, puis on exécutera la galerie de faite, l'abatage en pleine section et le revêtement.

La construction du tunnel II aura lieu de la même manière, sans qu'il en résulte le moindre inconvénient pour l'exploitation du tunnel I.

Les réparations du tunnel I, aussi longtemps que celui-ci sera seul en exploitation, ne présenteront pas de plus grandes difficultés que dans un tunnel à simple voie de 200 mètres de longueur. Les ouvriers, aussi bien que les matériaux, circuleront dans la galerie II, et les galeries transversales les plus rapprochées des réparations serviront d'accès au chantier.

En cas de nécessité, c'est-à-dire s'il se produisait de grandes dislocations de la maçonnerie, rendant les réparations par l'intérieur du tunnel difficiles ou dangereuses, il serait aisément remédié à cette situation en ouvrant, à partir de la galerie II, un ou plusieurs boyaux auxiliaires jusque derrière la maçonnerie endommagée; on remplacerait alors celle-ci sans rétrécir l'intérieur du tunnel autrement que par les cintres métalliques.

Les réparations seront certainement moins fréquentes dans un tunnel à simple voie que dans un tunnel à deux voies, et la possibilité de les exécuter comme il vient d'être dit dispensera d'augmenter la section du tunnel. Celle-ci pourra donc être limitée à ce qui est nécessaire pour l'exploitation.

## 2. Avancement en galerie avec perforation mécanique.

(Annexes 6 et 7.)

Les galeries I et II seront ouvertes simultanément, au moyen de perforateurs hydrauliques à rotation du système Brandt. A chaque attaque travailleront 3 ou 4 perforatrices, auxquelles l'eau motrice sera fournie par deux conduites de 100 mm. de diamètre.

Pour la première moitié du côté nord (schistes), il est prévu une pression de 70 atmosphères ; pour la seconde moitié du côté nord, et pour le côté sud (gneiss), la pression serait de 100 atmosphères.

Outre les 6 à 8 perforatrices pour les galeries de base, on prévoit de chaque côté 4 machines pour le percement éventuel de la galerie de faite et des galeries transversales. Ces 12 machines consommeront 18 litres d'eau motrice par seconde, à une pression de 70 ou 100 atmosphères.

Dans la roche dure, il faudra, pour chaque attaque, 12 à 15 trous de 70 mm. de diamètre et environ 1,25 m. de profondeur ; dans les schistes, 8 à 10 trous de même diamètre et environ 1,40 m. de profondeur.

L'excavation se fera de la manière normale, avec les explosifs ordinaires. Dans le calcul du temps nécessaire pour la construction du tunnel du Simplon, il n'a pas été tenu compte des nouvelles inventions qui surgissent dans le domaine des explosifs, mais qui ne sont pas encore éprouvées.

Ainsi que cela sera expliqué plus amplement sous chiffre 8, *installations*, la perforation mécanique pourra être mise en train, au moyen de la vapeur comme force motrice, deux mois après le commencement des travaux, cela aussi bien du côté nord que du côté sud.

Dix mois plus tard, les installations seront terminées, et dès ce moment la perforation mécanique battra son plein.

Lorsque la perforation mécanique sera en complète activité, l'avancement moyen journalier minimal à atteindre, pour que le programme de construction soit observé, se calcule comme suit :

De chaque côté on a environ 10 000 mètres courants de galerie à percer en  $5\frac{1}{2}$  années, soit en 61 mois, si l'on retranche les 5 mois nécessaires à l'achèvement du tunnel après le percement. Dans les deux premiers mois, la perforation à la main donnera un avancement journalier d'environ 1 mètre ; dans les dix mois suivants, la perforation mécanique portera cet avancement à 4,50 m. par jour, ce qui donne les résultats suivants :

Perforation à la main :

2 mois = 60 jours à 1 mètre . . . . .	60 m.
---------------------------------------	-------

Perforation mécanique du début :

10 mois = 300 jours à 4,50 m. . . . .	1 350 »
---------------------------------------	---------

Restent pour les 49 mois de pleine exploitation . . . . .	8 590 »
---	---------

---

Total 10 000 m.

L'avancement journalier de la perforation mécanique en pleine exploitation devra donc être de  $\frac{8590}{49 \times 30} = 5,85$  m.

Il ressort des faits suivants que l'on peut compter sur cet avancement :

a) D'après l'avis unanime des géologues, aussi bien que d'après nos propres investigations, la roche du tunnel du Simplon se prêtera bien à la perforation mécanique rotative. Les cinq premiers kilomètres du côté nord, dans les schistes, seront indubitablement très avantageux ; par contre, les gisements de gypse que l'on rencontrera sur ce tronçon diminueront un peu l'avancement, par suite des travaux de blindage.

Tous les hommes compétents émettent l'opinion qu'au point de vue de la perforation et de l'excavation, le Simplon sera plus facile que l'Arlberg, surtout à cause de la disposition plus favorable des couches.

Toutefois, il faut s'attendre à ce qu'au Simplon, comme à l'Arlberg, il y ait des surprises et des difficultés inattendues qui auront pour effet de réduire l'avancement moyen.

b) Du côté ouest du tunnel de l'Arlberg, la perforation a eu lieu avec des perforatrices hydrauliques du système Brandt. Après avoir traversé les terrains ébouleux, dans lesquels le rendement de la perforation mécanique ne pouvait naturellement pas atteindre sa valeur normale, on a percé en 308 jours, du 1<sup>er</sup> janvier 1883 au 30 novembre de la même année (jour où la rencontre des galeries a eu lieu), 5,60 m. par 24 heures en moyenne.

Depuis lors les perforatrices ont reçu des améliorations importantes.

c) Dans les années 1887/88, l'Entreprise A. Brandt & Brandau a exécuté pour la « Mansfelder Kupferschieferbauende Gewerkschaft » 6600 mètres de galerie. Il n'y avait que deux perforatrices en activité. Les installations étaient très modestes, attendu que l'économie la plus stricte s'imposait, aussi bien que la rapidité d'exécution. Roche : lardite tenace, à couches horizontales. Avancement moyen journalier : 5,99 m. Durée moyenne de la perforation pour une attaque : 2 heures et 41 minutes.

d) A la même époque, l'Entreprise A. Brandt & Brandau a percé une galerie de direction de 4000 mètres pour le tunnel de Suram, dans le Caucase, au moyen de perforatrices du système Brandt. Du côté ouest, le seul où l'on travailla intensivement, on atteignit, avec deux perforatrices, du 6 juin 1887 au 12 octobre 1888 (jour du percement), un avancement moyen de 5,98 m. par jour. Nature de la roche : molasse, calcaire et marnes calcaires. Nombreuses infiltrations d'eau, gaz explosibles, incidents qui occasionnèrent des retards.

Dans les quatre derniers mois, l'avancement journalier atteignit :

En juin	1888	. . . . .	7,740 m.
» juillet	»	. . . . .	5,930 »
» août	»	. . . . .	7,375 »
» septembre	»	. . . . .	7 m.

e) Au Simplon, la roche qui se rencontrera le plus souvent est le gneiss. Pour bien se

rendre compte du rendement des perforatrices rotatives perfectionnées, on a transporté un bloc dur et compacte de gneiss d'Antigorio à Winterthour, où on l'a soumis à des essais systématiques en 1891.

Il résulte d'une série d'essais que, pour percer un trou d'un mètre de longueur et 70 mm. de diamètre dans cette roche, il faut 12 à 25 minutes, et que l'on y use 1 à 2 fleurets. Ce résultat laisse loin derrière lui les résultats antérieurs, spécialement sous le rapport de la consommation des fleurets.

Dans le tunnel du Pfaffensprung, Gothard (gneiss granitique compacte et à grains fins), il fallait 9 fleurets par mètre de trou.

Si l'on compte 15 trous au maximum à forer sur le front de tête de chaque attaque, trois des machines travaillant simultanément auront chacune 4 trous à forer, et la quatrième 3. Quatre trous de 1,25 m. ou 5 mètres de profondeur exigeront au plus  $5 \times 25$  minutes, ou 2 heures et 5 minutes. Si l'on tient compte du temps employé à installer et retirer les affûts, puis de celui pour la mise en train et l'arrêt des perforatrices elles-mêmes, on peut admettre que le temps nécessaire à la perforation d'une attaque dans le gneiss dur ne dépassera pas deux heures et demie.

On peut donc admettre sans crainte, en comparant cette durée avec celle observée à Mansfeld, qu'avec les nouvelles perforatrices, et tout en conservant les méthodes actuelles d'excavation et de déblaiement, l'avancement moyen journalier de 5,85 m. dans le gneiss compacte d'Antigorio sera atteint. Il sera naturellement beaucoup plus grand dans les schistes.

### 3. Enlèvement des déblais au front d'attaque (marinage).

Les perfectionnements incessants des perforatrices ont réduit sensiblement le temps nécessaire à la perforation, et l'emploi d'explosifs puissants a encore augmenté l'avancement de chaque attaque.

Le temps nécessaire à l'enlèvement des déblais (marinage) a pris par là beaucoup plus d'importance, car en restant le même, il représente une proportion toujours plus considérable du temps employé à une attaque complète.

Diverses propositions pour l'enlèvement mécanique des déblais ont été faites et essayées.

Mais jusqu'à présent on n'a pas obtenu de véritables améliorations à ce sujet lorsqu'il s'agit de roches qu'il faut faire sauter à la mine. Les méthodes de transport par relais, au moyen de corbeilles ou de wagonnets, n'ont pas donné de meilleurs résultats. La méthode la plus simple, le chargement direct sur les wagons de service, a en définitive été reconnue la meilleure.

L'Entreprise compte cependant obtenir une réduction sensible du temps employé jusqu'à présent au déblaiement.

Après l'explosion, la plus grande partie des matériaux enlevés se trouve à quelques mètres seulement du front d'attaque, par conséquent à la place qui doit être déblayée avant de mettre de nouveau en action les perforatrices. Si l'on réussissait à projeter les masses enlevées par l'explosion sur une beaucoup plus grande longueur de la galerie, la voie de service serait très rapidement rendue praticable jusqu'au front d'attaque, et la place nécessaire pour les perforatrices serait très



vite déblayée. Les déblais gisant en arrière, à gauche et à droite de la voie, seraient chargés et transportés à loisir *pendant* le forage.

Or, la projection des déblais au moment de l'explosion peut être obtenue par des moyens hydrauliques. Des essais l'ont démontré d'une manière surprenante, et ce mode de marirage est prévu pour le tunnel du Simplon.

Outre la réduction du temps nécessaire à une attaque, ce procédé présente encore l'avantage de rafraîchir énergiquement les déblais, aussi bien que la galerie d'avancement.

Dans le calcul de la durée du percement, fait sous chiffre 2, il n'a pas été tenu compte de l'augmentation certaine de l'avancement qui résultera du déblaiement par voie hydraulique. L'Entreprise réserve ce gain de temps comme compensation de retards éventuels.

#### **4. Galerie de faite, abatage et revêtement.**

(*Annexes 6 et 7.*)

L'exécution des cheminées et de la galerie de faite dans le tunnel I commencera dans chaque section de 200 m. de longueur aussitôt que la galerie transversale en tête de cette section aura été ouverte et qu'un courant d'air s'y sera établi.

Suivant la nature de la roche, on emploiera dans les galeries de faite le forage à la main ou le forage mécanique.

Le chapitre suivant donnera les renseignements sur la ventilation des galeries de faite non encore percées.

Dans les galeries de faite ouvertes, il s'établira un courant d'air intense, et l'élargissement pourra en être commencé et poursuivi avec toute l'énergie désirable.

Les maçonneries suivront l'abatage en pleine section, et l'on emploiera autant que possible à ces travaux l'éclairage électrique.

#### **5. Ventilation et rafraîchissement des chantiers.**

(*Annexes 6 et 7.*)

Ainsi que cela a déjà été indiqué sous chiffre 1, système de construction, la ventilation consistera essentiellement en ce qu'une grande quantité d'air sera introduite dans la galerie II, pénétrera de là, en passant par les deux dernières galeries transversales, dans la galerie et le tunnel I, pour s'échapper ensuite à l'air libre.

Cet air a deux buts à remplir: pourvoir les chantiers souterrains d'air pur et rafraîchir la roche.

La quantité d'air nécessaire au premier chef est relativement petite. Au Gothard le volume d'air introduit était de  $1\frac{1}{2}$  à 2 m<sup>3</sup> par seconde; à l'Arlberg, pendant longtemps il a été de 3 m<sup>3</sup>, et contre la fin des travaux, alors que le nombre d'ouvriers avait sensiblement augmenté, de 6 m<sup>3</sup>. Sous ce dernier régime les résultats ont été très satisfaisants.



Pour le Simplon on a prévu au maximum 50 m<sup>3</sup> par seconde, ce qui produira dans la galerie II une vitesse d'air d'environ 6 m. par seconde.

Avec une pareille quantité d'air on obtiendra sûrement un rafraîchissement rapide et important de la roche. Dans les chantiers où cet air passera, abatages et maçonneries, il sera à peine nécessaire de rafraîchir davantage. Mais si l'air y arrivait trop chaud, par exemple en été, on pourrait facilement abaisser sa température à 10 ou 15°, au passage des galeries transversales, par l'emploi de pulvérisateurs d'eau.

Il en est autrement pour les autres chantiers (galerie d'avancement, cheminées et galerie de faite) qui seront traités spécialement plus loin.

Pour faire passer 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde dans une galerie de 10 000 m. de longueur et 8 m<sup>2</sup> de section, il faut une pression de 473 mm. d'eau. Il faut y ajouter 14 mm. pour la résistance dans la galerie et le tunnel I, ce qui donne une pression totale de 487 mm.

Pour fournir une quantité d'air de 50 m<sup>3</sup> par seconde sous 487 mm. d'eau de pression, il faudra une force de 500 chevaux, en comptant un effet utile de 65 % pour les ventilateurs.

A chaque tête de tunnel on installera 2 ventilateurs accouplés directement avec les turbines. Les ventilateurs auront un diamètre de 5,5 m. La disposition des 2 ventilateurs conjugués est telle qu'accouplés l'un derrière l'autre, *en pression*, ils peuvent aspirer ou refouler 50 m<sup>3</sup> d'air sous une pression d'eau de 487 mm., tandis qu'accouplés l'un à côté de l'autre, *en quantité*, ils peuvent faire passer 100 m<sup>3</sup> d'air sous une pression de 243 mm. d'eau.

Une meilleure ventilation de tunnel est à peine imaginable. Les ventilateurs décrits serviront plus tard à la ventilation du tunnel en cours d'exploitation.

L'introduction d'air dans les galeries en dehors du grand courant a lieu comme suit :

Pour les chantiers des galeries d'avancement I et II, on prendra dans la dernière galerie transversale une quantité d'air de 0,36 à 0,38 m<sup>3</sup> par seconde et par front d'attaque, et on l'y conduira au moyen d'injecteurs hydrauliques et de petits canaux porte-vent (canards). En traversant les injecteurs hydrauliques, l'air sera aussi rafraîchi à la température de l'eau, 8—12°.

Les galeries de faite seront approvisionnées d'air frais de la même manière, au moyen d'injecteurs hydrauliques d'une capacité de 0,2 à 0,4 m<sup>3</sup> par seconde, installés dans la galerie I. Comme on n'attaquera la galerie de faite que lorsque la galerie transversale située au delà sera ouverte, on aura toujours de l'air frais dans la partie correspondante de la galerie de base. Outre les conduites d'air ou canards, on établira dans chaque galerie de faite des branchements sur la conduite d'eau froide, afin de rafraîchir énergiquement les parois de la galerie et les déblais.

Le calcul de la quantité de chaleur à enlever aux parois du tunnel pour abaisser la température à 20° centigrades, même en faisant abstraction du rafraîchissement produit par l'air de ventilation, démontre qu'il faudrait pour cela une quantité d'eau à 12° de 52 litres par seconde. Or il en a été prévu 75—84. On peut donc s'attendre à ce que la chaleur intérieure, même si elle est de quelques degrés plus élevée que les géologues ne le prédisent, retardera un peu les travaux, mais ne les rendra pas impossibles.

La conduite d'eau fraîche, d'un diamètre de 250 mm. environ, sera posée dans la galerie II, et, à mesure que s'opérera le percement des galeries transversales, on y embranchera des conduites secondaires allant à l'avancement de la galerie II et de la galerie I; la conduite de la galerie I se divisera elle-même en deux branches, l'une allant à l'avancement I pour le déblaiement hydraulique, l'autre revenant en arrière comme conduite réfrigérante.

L'eau de la conduite réfrigérante dans la galerie II (voir annexe 7) sera utilisée aussi bien pour le rafraîchissement que pour le marinage. Pour le déblaiement hydraulique, toute l'eau de la conduite sera nécessaire, et pendant cette opération la conduite réfrigérante rétrogradant dans la galerie I sera fermée. Mais l'emploi d'eau pour le marinage ne durera que une ou deux minutes par attaque et ne se reproduira, au plus, que toutes les deux heures; elle est par conséquent sans importance sur le rafraîchissement des galeries de faite.

## 6. Transports.

Pour le transport des déblais et celui des matériaux de construction et de l'outillage, on emploiera des voies de 0,80 m. d'écartement, en forts rails de 20 kg. par mètre courant.

Il y aura une voie dans chaque galerie avec des raccordements par aiguilles à chaque galerie transversale. C'est pour cette raison que les galeries transversales ne sont pas perpendiculaires, mais inclinées sur l'axe du tunnel (voir annexe 7).

Chaque galerie transversale sera munie d'une porte qui sera généralement fermée, sauf aux deux dernières galeries.

Le transport des wagons se fera au moyen de locomotives à vapeur, pourvues de chaudières assez grandes pour que la course, à la montée, puisse se faire sans recharger le feu dans l'intérieur du tunnel. Le peu de fumée produite, ainsi que la chaleur, se remarqueront à peine, en raison de la grande quantité d'air qui sera introduite dans la galerie I. Les locomotives auront, en service, un poids de 16 tonnes et seront en état de passer sur des courbes de 15 mètres de rayon.

Les wagons auront des châssis métalliques, une suspension à ressorts, des tampons de choc, des appareils de traction élastiques et des caisses de 2 m<sup>3</sup> de contenance. Chaque wagon sera pourvu, à l'avant et à l'arrière, d'un siège pour 3 hommes. A partir de la seconde année de construction, les ouvriers seront transportés par les trains pour se rendre sur les chantiers et en revenir.

Dans la règle, la galerie II sera utilisée pour l'entrée et le tunnel I pour la sortie. Les trains marcheront donc dans le même sens que la ventilation. Une direction inverse serait peu recommandable au point de vue de la santé du personnel. Eu égard au tirage à faire par les galeries transversales, la locomotive refoulera les trains entrant, et pour que la fumée ne soit pas incommode, on réduira un peu la vitesse des ventilateurs pendant la marche des trains montants.

A chaque galerie transversale, la locomotive refoulera dans la galerie I autant de wagons que les chantiers attenants en exigent. Avant l'arrivée de chaque train montant, les wagons à sortir du tunnel qui se trouveront dans la galerie I devront être conduits à bras dans la partie

la plus rapprochée du tunnel achevé, d'où ils seront conduits au dehors par la locomotive qui en a amené de nouveaux.

## 7. Dispositions hygiéniques.

(Annexe 5.)

Aussi près que possible des têtes du tunnel, on installera les bâtiments de service pour la construction, renfermant de vastes bains, des vestiaires, une buanderie, des séchoirs, un restaurant, etc. Chaque ouvrier du tunnel recevra des habits spéciaux qui, en dehors des heures de travail, seront conservés dans les bâtiments de service.

Avant d'entrer dans le train destiné à les conduire dans le tunnel, les ouvriers recevront des habits de travail dans la halle *ad hoc* et y déposeront les leurs jusqu'au retour. A la relevée des équipes, quand les ouvriers arrivent échauffés ou mouillés des chantiers, ils se rendent dans le local des bains ou des douches, organisé pour 90 personnes; ils y reprennent leurs vêtements personnels et rendent au vestiaire leurs habits du travail mouillés et sales. Après nettoyage et séchage, ces habits sont conservés jusqu'à la reprise du travail de la même équipe.

Le bâtiment de service et les voies d'entrée jusqu'au tunnel sont couverts et fermés latéralement pour protéger les ouvriers sortant du tunnel contre les courants d'air froid.

On installera dans les galeries transversales à l'intérieur du tunnel des lieux d'aisances à couches de terre désinfectante; cette terre sera changée aussi souvent que cela sera nécessaire. Chaque cabinet sera tenu en ordre par un garde spécial qui, avec ses aides, sera en même temps chargé du service des portes et des aiguilles, ainsi que du service d'eau potable. Celle-ci sera prise à la conduite des perforatrices, dont l'eau est filtrée; elle sera portée aux équipes d'ouvriers dans de grands bidons.

## 8. Installations extérieures.

### a) Côté nord.

Les installations (*voir annexe 5*) se trouvent sur la rive gauche du Rhône et sont disposées de manière à pouvoir être utilisées de nouveau pour l'achèvement du tunnel II, sans gêner en quoi que ce soit l'exploitation du tunnel I.

Pour la moitié nord du tunnel, il y a trois périodes de construction distinctes, pour lesquelles les installations mécaniques devront suffire.

#### Première période.

Première année de construction, jusqu'à ce que la force hydraulique du Rhône et les bâtiments soient installés, et que le forage mécanique soit en pleine activité.

Dans cette période, 170 HP seront nécessaires, savoir:

Pour 6 perforatrices hydrauliques à 1 1/2 litre et 70 atm. de pression . . . . .	140 chevaux.
Pour la ventilation au moyen de petits ventilateurs et de canards, ainsi que pour un petit atelier . . . . .	30 »

Ensemble 170 HP

Cette force sera produite par 3 demi-locomoteurs à 60 HP = 180 HP.

Le premier locomoteur et les deux premières perforatrices seront mis en service à peu près deux mois après l'ouverture des chantiers. Les autres locomoteurs et perforatrices suivront dans les deux mois subséquents. Les locomoteurs seront conservés comme réserve pendant toute la durée des travaux.

*Deuxième période.*

Elle durera 1½ à 2 ans, jusqu'à ce que l'avancement ait atteint le km. 5. Pendant la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> période, on forera à Bérissal, verticalement au km. 5 et jusqu'à la base du tunnel, un trou de sonde d'environ 200 mm. de diamètre. La profondeur de ce trou sera d'environ 700 mètres.

On captera au Steinenbach, à une altitude d'environ 1800 mètres, 100 litres d'eau par seconde: cette eau sera conduite par des tuyaux, soigneusement préservés du gel, jusqu'au trou de sonde et, à travers celui-ci, jusque dans le tunnel, où elle sera utilisée pour la perforation et pour le rafraîchissement. La pression sur les perforatrices sera d'environ 100 atmosphères. Si, contre toute attente, le trou de sonde ne réussissait pas, cette eau serait conduite, par une canalisation spéciale passant par Bérissal, jusqu'à la tête du tunnel et, de là, par la canalisation déjà existante, jusqu'au km. 5.

Dans la deuxième période, il faudra 750 HP, savoir :

Pour 8 perforatrices à 70 atmosphères de pression . . . . .	200	HP
Pour la ventilation (grands ventilateurs) . . . . .	250	»
Pour l'éclairage électrique intérieur et extérieur . . . . .	200	»
Pour les ateliers, scierie, moulin à chaux et lavage de sable . . . . .	100	»
		<hr/>
Total	750	chevaux.

Il est admis que l'on n'aura pas besoin d'eau de rafraîchissement avant le km. 5, car c'est depuis là seulement que le massif au-dessus du tunnel devient important et que la chaleur intérieure augmentera sensiblement.

Cette force de 800 chevaux sera prise au Rhône.

Captation à environ 1800 mètres à l'entrée du tunnel.

Volume d'eau: environ 3 m<sup>3</sup> par seconde.

Chute disponible: 25,5 m.

*Troisième période.*

Du kilomètre 5 au kilomètre 10.

Durée: 2 à 2½ années.

Force nécessaire aux installations:

Pour la ventilation . . . . .	500	HP
Pour l'éclairage électrique . . . . .	200	»
Pour les ateliers . . . . .	100	»
		<hr/>
Total	800	HP

qui seront déjà livrés par le Rhône pour la deuxième période.

L'eau pour les perforatrices, le rafraîchissement et le marinage, soit 84 litres par seconde (24 pour la perforation et 60 pour le rafraîchissement et le marinage), sera fournie par le Steinenbach, traversera le trou de sonde et arrivera directement dans le tunnel avec sa pression naturelle.

Sur l'emplacement des installations se trouvent, outre les bâtiments pour les locomoteurs et les pompes: les ateliers, les magasins, les remises à locomotives, les bureaux, le moulin à chaux, le lavage du sable et les bétonnières, etc. La chaux sera approvisionnée en morceaux et moulue sur place; le mortier, à l'exception du mortier de ciment, sera conduit dans le tunnel tout préparé.

Les grands ventilateurs seront montés près des portails définitifs; le bâtiment de service avec bains et buanderie sera construit entre les têtes du tunnel et les installations mécaniques.

#### b) Côté sud.

La conformation du terrain est défavorable pour les installations; la vallée est étroite et a une forte pente.

Le bâtiment de service, avec bains et buanderie, se trouve sur la rive droite de la Diveria; il est relié avec la galerie de direction par une galerie couverte.

La Diveria sera traversée par deux ponts de service.

Tous les trains entrant dans le tunnel ou en sortant passeront sur le pont d'amont et par la galerie de direction. L'accès au bâtiment de service depuis la route aura lieu par le pont d'aval, possédant une voie dans le bas et une passerelle pour piétons dans le haut.

Les installations mécaniques, ateliers, magasins, bureaux, etc., sont projetés sur la rive gauche de la Diveria et répartis sur deux paliers ayant une différence d'altitude de 5,15 m. Le palier supérieur recevra les installations mécaniques, tandis que le palier inférieur est réservé aux matériaux de construction: bois, pierre, sable, chaux, etc.; enfin les bureaux et les magasins sont placés entre deux.

Les principales conditions imposées pour l'étude des installations sont: possibilité d'achever le tunnel II sans gêner l'exploitation du tunnel I; nuire le moins possible à la circulation sur la route pendant la période de construction.

Pour les installations à la tête sud, il y a deux périodes à considérer:

##### *Première période.*

Comme du côté nord. Première année de construction, jusqu'à ce que la force motrice soit acquise.

Force motrice nécessaire:

Pour 6 perforatrices hydrauliques à 100 atmosphères . . . . .	180 HP
Pour la ventilation, avec de petits ventilateurs et canards, et pour un petit atelier . . . . .	30 »
	<hr/>
	Total 210 HP

qui seront fournis par 3 locomoteurs de 75 chevaux = 225 HP.

La mise en exploitation de ces installations doit, comme du côté nord, avoir lieu environ deux mois après le commencement des travaux. Les locomoteurs seront conservés comme réserve de force jusqu'à la fin des travaux.



*Deuxième période.*

Du km. 1 au km. 10.

Durée: quatre ans à quatre ans et demi.

Force motrice nécessaire:

Pour 10 perforatrices à 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> litre, à 120 atmosphères de pression aux pompes . . .	350 HP
Pour le rafraîchissement et le marînage, 60 litres à environ 50 atmosphères . . .	550 »
Ventilation . . . . .	500 »
Eclairage électrique . . . . .	200 »
Ateliers, scierie, moulin à chaux, lavage de sable et bétonnières . . . . .	100 »
Total	1700 HP

Cette force sera empruntée à la Diveria ou à la Cairasca.

Les installations comprendront, outre le réfectoire de service: un hôtel, une cantine pour ouvriers et des habitations pour les surveillants. Un baraquement pour ouvriers est prévu à Iselle et un hôpital à Rosso; dans le voisinage de Varzo; des habitations pour les ingénieurs et les surveillants seront en outre établies suivant les besoins.

Les grands ventilateurs seront placés près de la tête du tunnel, comme du côté nord.

---

### III. VENTILATION EN COURS D'EXPLOITATION

---

La ventilation d'un tunnel à simple voie, de 20 km. de longueur, ne peut pas être abandonnée seulement aux variations de la pression atmosphérique, variations qui déterminent, dans les plus longs tunnels existants, des courants et des renouvellements d'air suffisants. Il pourrait arriver des cas où la ventilation naturelle cesserait complètement, où, par conséquent, toute la fumée des trains s'amasserait dans le tunnel et pourrait en vicier l'air d'une manière sérieuse.

Il est par conséquent nécessaire de prévoir une ventilation artificielle pour le tunnel du Simplon.

#### 1. Altération de l'air par les produits de la combustion.

La combustion du charbon produit des gaz irrespirables, qui peuvent devenir nuisibles à la santé s'ils se trouvent en grande quantité dans l'air.

Comme volume, c'est l'acide carbonique qui est le plus important de ces gaz nuisibles, les



autres produits de la combustion se trouvant en quantité trop faible pour entrer en ligne de compte avec lui.)\*

M. le professeur Rubner (*Lehrbuch der Hygiene*, Leipzig und Wien, 1890, pag. 29) s'exprime comme suit au sujet de l'acide carbonique et de ses effets: « La quantité normale d'acide carbonique contenue dans l'atmosphère est certainement sans influence sur la santé; bien plus, l'on peut respirer pendant plusieurs heures de l'air contenant 10 ‰ d'acide carbonique (Pettenkofer), tout en produisant un travail intense, sans suites nuisibles, comme l'a démontré la construction du tunnel du Gothard. Dans des mélanges artificiels, riches en oxygène, les animaux ne meurent que lorsque la quantité de CO<sup>2</sup> atteint la proportion de 35 à 45 ‰; dans l'air ordinaire la mort survient plus rapidement, etc., etc. »

« Dans un air contenant 30 ‰ d'acide carbonique, l'homme perd presque instantanément connaissance et meurt. »

Renk (*Handbuch der Hygiene*, de Pettenkofer & Ziemssens, volume: die Luft, Leipzig, 1886, p. 168) rapporte ce qui suit au sujet de l'expérience de Pettenkofer: « Une faible augmentation de la proportion d'acide carbonique dans l'air respiré peut être supportée longtemps sans inconvénient; v. Pettenkofer (*Annalen der Chemie und Pharmacie*, 1862, Suppl. page 6) affirme qu'il a séjourné pendant plusieurs heures dans un air contenant 10 ‰ d'acide carbonique sans être incommodé, et Forster n'a pas remarqué de perturbations quelconques, ni sur lui-même, ni sur ses compagnons, pendant un séjour de 10 minutes dans une cave servant à la fermentation, dont l'air contenait 40 ‰ d'acide carbonique. »

Dans le même livre, Renk cite d'autres chiffres fournis par l'expérience; ainsi à la page 39: « Dans des mines d'Angleterre, Angus Smith (*On air and rain*, p. 90) a trouvé en moyenne 7,85 ‰ d'acide carbonique, le maximum étant de 27,3 ‰. D'après Bunsen (Stapff: *Archiv für Anatomie*

---

\*) Deux autres gaz pourraient seuls exercer une influence pernicieuse: l'oxyde de carbone et l'acide sulfureux.

Rubner dit à ce sujet (ouvrage cité, page 135): « Cependant l'homme peut respirer, pendant plusieurs heures, sans préjudice aucun, de l'air contenant 0,02 ‰ d'oxyde de carbone. La limite probable où ce gaz devient nuisible se trouve près de 0,05 ‰ (Gruber). »

La quantité d'oxyde de carbone qui se forme pendant la combustion, à côté de l'acide carbonique, est d'autant plus faible que le tirage est meilleur. Si, par exemple, les gaz résultant de la combustion contiennent une partie de CO sur 100 parties en volume de CO<sup>2</sup>, l'on aurait 0,1 ‰ d'oxyde de carbone lorsque la quantité d'acide carbonique atteindrait 10 ‰, c'est-à-dire seulement le cinquième de la quantité indiquée comme limite nuisible.

L'acide sulfureux est encore moins important que l'oxyde de carbone. Le professeur Hirt (*Die Gasinhalationskrankheiten*, pages 14 et suivantes) commente les états malades auxquels sont sujets les ouvriers qui ont respiré un air contenant 7—9 ‰ de SO<sup>2</sup>, puis ceux qui ont respiré un air en contenant 1—3 ‰, enfin ceux qui l'ont respiré pendant longtemps dans la proportion de 1 ‰, proportion qui forme la limite de ses expériences. Un air pareil possède encore, il est vrai, des propriétés nuisibles appréciables.

Si l'on admet la quantité très forte de 2 ‰ de soufre dans les charbons alimentant les locomotives, la proportion des volumes de SO<sup>2</sup> et de CO<sup>2</sup> serait, en comptant 86 ‰ de carbone:

$$\frac{2}{32} : \frac{86}{12} = \frac{0,97}{100}$$

Une proportion de 10 ‰ de CO<sup>2</sup> supposerait donc seulement 0,1 ‰ d'acide sulfureux, quantité absolument négligeable.

Il faut ajouter que l'air des tunnels est toujours très humide et qu'il se charge lui-même d'éliminer rapidement l'acide sulfureux, en l'oxydant et en le précipitant sur les parois du souterrain.

*und Physiologie*, 1879, Suppl. V, p. 74), l'air du tunnel du Gothard contenait, à 1460 m. de la tête nord, 3 ‰ et, à 1950 m. de la tête sud, 9,6 ‰ d'acide carbonique.»

L'une des plus grandes autorités en la matière, le professeur Hirt, à Breslau, s'appuie aussi sur les analyses de Angus Smith et dit (*Die Gasinhalationskrankheiten*, Breslau et Leipzig, 1873, p. 115) : « En moyenne, A. Smith a trouvé, comme résultat de nombreuses recherches (*Chemic. News*, 1865, Febr.), environ 7,85 pour mille de CO<sup>2</sup> dans les mines de charbon, sans que les ouvriers aient eu à en souffrir sérieusement; ce n'est que lorsque la proportion de CO<sup>2</sup> de l'air avait augmenté de plusieurs centièmes que survenaient des difficultés dans la respiration, des troubles du cœur, de grandes faiblesses, etc. »

En résumé, ces indications, fournies par des hygiénistes distingués, prouvent qu'un air contenant 10 ‰ d'acide carbonique peut certainement être considéré comme un air *parfaitement* respirable et qu'un air contenant une quantité plus forte d'acide carbonique ne peut être considéré comme absolument nuisible, surtout si on ne le respire pas pendant un temps prolongé, c'est-à-dire pendant plusieurs heures.

On trouvera peut-être que ces considérations sont en contradiction avec la littérature de la ventilation, qui indique, comme proportion d'acide carbonique admissible dans l'air des appartements et des ateliers, une quantité variant ordinairement entre 1 et 3 ‰. Mais cette contradiction n'est qu'apparente. Ces données se rapportent, en effet, toutes à la ventilation de bâtiments, dans lesquels l'air n'est pas vicié par l'*acide carbonique pur*, mais bien par la *respiration et la transpiration* humaines.

L'on se trouve alors dans des circonstances tout autres. Ce n'est plus l'acide carbonique exhalé seul qui corrompt l'air, mais l'on se trouve en présence de substances inconnues aussi bien dans leur nature chimique que dans leur proportion. Ces substances se trouvent en quantités impondérables, et ce n'est que par leurs effets toxiques qu'elles décèlent leur présence. Comme ces corps nuisibles se dérobent à l'analyse, l'on est obligé d'en prendre un autre comme *terme de comparaison*; cet autre corps est l'acide carbonique. Pettenkofer admet donc que les produits nuisibles sont en quantité proportionnelle à l'acide carbonique exhalé. Or, il est possible de mesurer ce dernier et de déterminer, par des expériences spéciales et par l'examen de certains faits, la limite approximative entre l'air respirable et l'air nuisible.\*)

---

\*) Le professeur Novak, de Vienne, dit (*Lehrbuch der Hygiene*, Wien 1883, page 149) :

« Il ne faut pas attribuer à l'augmentation de la quantité d'acide carbonique les inconvénients assez notables, telles que maux de tête et autres troubles fonctionnels, qui résultent du séjour dans un air contenant plus de un pour mille d'acide carbonique provenant de la respiration et de la transpiration humaines, mais il faut en rechercher la cause dans d'autres éléments contenus dans l'air, éléments dont il sera question plus loin. »

Et page 181 : « C'est un fait connu de tout le monde que l'air des appartements est vicié par la seule présence des hommes. Nous ne connaissons, pour le moment, que fort peu de chose sur les agents nuisibles contenus dans l'air vicié par le fonctionnement du mécanisme de la vie. »

« La diminution de l'oxygène résultant des fonctions vitales est, en général, si faible que l'on ne peut lui attribuer les effets produits par l'air ayant déjà servi à la respiration. L'augmentation de la quantité de vapeur d'eau n'a pas, d'ordinaire, une bien grande importance. Il est en outre prouvé que l'on ne peut nullement considérer l'acide carbonique échappé de l'organisme avec les exhalations comme le principe nuisible d'un air

Si donc l'on veut prendre la proportion d'acide carbonique, contenue dans un espace quelconque, comme base d'un jugement au point de vue de l'hygiène, il faut, avant tout, savoir quelle est la quantité de ce gaz qui a été produite par la respiration humaine. C'est alors la limite donnée par Pettenkofer qui fait règle pour cette quantité, c'est-à-dire qu'il ne faut pas que l'augmentation de l'acide carbonique due à la respiration dépasse 0,5 pour mille.

Or, l'augmentation de la quantité d'acide carbonique de l'air d'un tunnel résulte de la combustion du charbon et non de la respiration humaine. La part afférente à cette dernière est, du moins, infiniment faible. Si 100 hommes, par exemple, sont occupés dans le tunnel au ballastage ou au dressage de la voie, la production d'acide carbonique peut être calculée à raison de 23 litres par homme et par heure, c'est-à-dire à  $2,3 \text{ m}^3$  par heure pour 100 ouvriers. L'on a prévu, pour le tunnel du Simplon, une ventilation de  $50 \text{ m}^3$  par seconde; les  $2,3 \text{ m}^3$  de  $\text{CO}_2$  se répartissent donc sur  $50 \times 60 \times 60 = 180\,000 \text{ m}^3$  d'air, et l'augmentation qui en résulte est donc, au maximum, de  $\frac{2,3}{180} = 0,013 \text{ ‰}$ , c'est-à-dire qu'elle n'est que le  $2\frac{1}{2} \text{ ‰}$  de la quantité déclarée par Pettenkofer comme parfaitement admissible.

Il est de plus établi que la condition posée par Pettenkofer reste fréquemment non remplie, parce qu'elle est irréalisable et que l'on se trouve souvent obligé d'admettre, en pratique, une proportion d'acide carbonique atteignant jusqu'à  $2 \text{ ‰}$  dans les écoles, casernes, etc. Si donc Pettenkofer lui-même a posé comme règle qu'une proportion de  $10 \text{ ‰}$  d'acide carbonique pur

---

vicié tel qu'on le trouve dans les appartements occupés par beaucoup de personnes. En effet, l'air des locaux de fermentation, des laboratoires, des réservoirs d'eaux acidulées, contient souvent 5 à 10 fois plus d'acide carbonique que l'air de logements très habités, mais mal aérés; et, pourtant, l'on se trouve tout à fait bien dans les premiers, tandis que l'on devient malade dans les seconds. D'après les essais de Demarquay (*Versuch einer medizinischen Pneumatologie*, deutsch von Oskar Reiher, Leipzig und Heidelberg, 1867, pag. 283), l'acide carbonique, mélangé à l'air atmosphérique dans la proportion de  $\frac{1}{5}$  à  $\frac{4}{5}$ , peut être respiré pendant un temps assez long par des animaux sans que l'on puisse observer des effets toxiques.

« Si on place un animal dans un appareil hermétiquement fermé et si l'on en soutire l'acide carbonique en même quantité qu'il est produit par l'animal, tout en remplaçant exactement l'oxygène consommé; puis si l'on examine la composition de l'air de l'appareil avant et après l'essai, l'on n'y découvrira aucune altération dans sa composition primitive, sauf une augmentation insignifiante d'azote, d'hydrogène protocarboné et d'hydrogène, substances d'ailleurs indifférentes. On ne pourra signaler la présence d'aucune substance gazeuse ou volatile à laquelle puissent être attribuées les propriétés délétères de l'air telles que celui-ci les possède en réalité à la fin de l'expérience. Il est d'ailleurs facile de constater que cet air est vicié et nuisible, puisque l'animal offre des symptômes de maladie, qui sont d'autant plus graves que l'expérience dure plus longtemps, et qu'enfin il meurt. (Nowak et Seegen: *Pflügers Archiv*, 1879, pag. 347.)

« Hammond, après avoir éliminé l'acide carbonique et la vapeur d'eau contenus dans un air vicié par le séjour d'une grande quantité d'hommes dans un local restreint, y fit respirer une souris; l'animal mourut au bout de 45 minutes. » (Hammond: *A treatise on hygiene with special reference to the military service*. Philadelphia 1863, page 154.)

Rubner (*Lehrbuch der Hygiene*, page 164) s'exprime de la même manière, quoique avec moins de détails; de même Pettenkofer, le fondateur de l'enseignement actuel de la ventilation rationnelle, fait ressortir expressément ce qui suit: « Une proportion de un pour mille d'acide carbonique est reconnue aujourd'hui, presque généralement, comme la limite assignée à un bon air pour appartements, et cette limite est confirmée par la pratique si, comme je le répète, l'homme est la seule source d'acide carbonique dans l'espace considéré. » (*Ueber das Verhalten der Luft zum Wohnhause des Menschen*, ein Vortrag. Braunschweig 1876, page 63.)

n'est nullement nuisible, même pendant un séjour prolongé, l'on peut être certain que ce chiffre n'est pas la limite à laquelle on peut atteindre sans danger.

La littérature traitant de la ventilation s'occupe presque exclusivement de l'élimination de l'acide carbonique provenant de la respiration. De là vient cette manière abrégée de s'exprimer, rencontrée d'ordinaire, et qui laisse supposer que l'on parle des propriétés nuisibles résultant de la proportion de 1 à 2 ‰ de  $\text{CO}_2$ , tandis qu'il est, au contraire, toujours implicitement admis, ou même dit expressément, que cet acide carbonique n'est qu'une *mesure* servant à établir la nocuité.

C'est malheureusement cette particularité qui a conduit Candellero (*Bulletin de la Commission internationale du congrès des chemins de fer*, Bruxelles, Vol. III, N° 7, juillet 1889, 2<sup>me</sup> fascicule, pages 898—949) à prendre pour base de ses calculs sur la ventilation des grands tunnels les chiffres donnés pour les appartements fermés; il a par suite admis, comme limite d'augmentation d'acide carbonique dans l'air d'un tunnel, la quantité de 1,5 ‰, qui est au moins 10 fois trop faible.

L'étude de la littérature s'occupant de cette matière spéciale amène donc forcément à la conclusion que l'on peut admettre, en toute sécurité, une augmentation de 10 ‰ d'acide carbonique dans l'air ambiant du tunnel, et qu'il n'y aurait pas de résultats fâcheux à craindre si la proportion de ce gaz y ascendait accidentellement (c'est-à-dire pendant  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  heure) à 20 ou 30 ‰.

La proportion normale d'acide carbonique dans l'air est de 0,4 à 0,5 ‰.

## 2. Installations pour la ventilation et procédés divers d'aération.

La ventilation en cours d'exploitation se fera avec les mêmes appareils que pendant la construction (voir II. 5).

Il y aura à chaque tête deux ventilateurs, installés de façon à pouvoir aspirer ou refouler de l'air dans le tunnel et fonctionner séparément ou accouplés *en quantité* ou *en tension*.

Chaque ventilateur peut fournir 50 m<sup>3</sup> d'air à la pression de 243 mm. d'eau; chaque groupe fournira par conséquent 100 m<sup>3</sup> d'air à 243 mm. de pression en cas d'accouplement en quantité, ou 50 m<sup>3</sup> à 487 mm. lors d'accouplement en tension.

Différentes méthodes d'aération peuvent être proposées au moyen de ces installations et dans l'hypothèse de l'introduction de 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde dans le tunnel.

### *Première méthode.*

Le renouvellement de l'air aura lieu de la même manière que pour le tunnel et sa galerie parallèle pendant la période de construction.

### *Deuxième méthode.*

On introduira les 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde à la tête nord du tunnel et on les fera passer à travers tout le souterrain.

### *Troisième méthode.*

L'aération se fera en sens inverse, du sud au nord.



La première méthode ne pourra être appliquée que si le tunnel I est seul exploité. Dès que le tunnel II aura été achevé et ouvert à l'exploitation, on ne le traversera que du sud au nord, tandis que le tunnel I ne le sera, au contraire, que du nord au sud. Dès lors, chacun des deux tunnels devra être aéré pour son propre compte, d'après une des méthodes 2 ou 3.

A la suite d'un examen approfondi des différentes méthodes de ventilation, on s'est arrêté aux dispositions suivantes :

1. *Aussi longtemps que le tunnel I sera seul exploité*, on y introduira régulièrement 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde; l'introduction se fera du côté nord, dont la tête sera fermée par une porte.

2. *Lorsque les deux tunnels seront exploités*, on introduira 50 m<sup>3</sup> d'air par le côté nord du tunnel I (celui à orient) et une quantité égale par le côté sud du tunnel II (celui à occident). La colonne d'air de chaque tunnel se mouvra par conséquent dans le même sens que les trains. La tête nord du tunnel I et la tête sud du tunnel II seront munies de portes.

C'est une raison d'économie qui milite en faveur de la ventilation dans le sens de la marche des trains. Les convois entraînent fortement avec eux l'air ambiant du tunnel. Si l'on ventile dans le sens du convoi, l'on utilisera donc la force d'entraînement de l'air au profit de la ventilation, ainsi qu'il est aisé de le constater même dans de petits tunnels. Si l'on introduit à la suite du train une quantité d'air plus grande que celle qu'il entraînerait naturellement, c'est alors le ventilateur qui se charge d'une partie du travail d'aspiration dévolu au train et qui lui vient en aide.

Ceci représente une économie de combustible, vis-à-vis d'une ventilation qui agirait en sens contraire de la marche des trains, et cette économie est d'autant plus sensible que la vitesse des trains est plus grande.

Section du tunnel . . . . .	23,2 m <sup>2</sup>
Périmètre . . . . .	18,1 m.
Longueur . . . . .	19 731 m.
Coefficient de frottement de l'air dans un tunnel maçonné . . . . .	0,000 37

La résistance totale qu'offre l'ensemble du tunnel au passage de l'air sera donc, en millimètres d'eau et en appelant V la vitesse moyenne de l'air, exprimée en m. par seconde :

$$0,000\ 37 \frac{18,1}{23,2} \times 19\ 731\ V^2 = 5,66\ V^2$$

Si l'on y ajoute encore la pression nécessaire à l'impulsion de l'air, soit une hauteur d'eau égale à 0,061 V<sup>2</sup>, en admettant que le mètre cube d'air pèse 1,2 kg., l'on obtient, comme pression totale nécessaire:  $h = 5,72\ V^2$ .

Ou bien, si q représente en m<sup>3</sup> la quantité d'air débité par seconde :

$$h = \frac{5,72}{(23,2)^2} \times q^2 = 0,010\ 6\ q^2$$

Pour introduire 50 m<sup>3</sup> d'air par seconde dans le tunnel, il faudra donc une pression hydrostatique de 26,5 mm.

Lors de pression barométrique défavorable, la résistance totale à vaincre pourra augmenter

de 30 mm. d'eau environ, à ajouter à la force nécessaire pour mettre en mouvement 50 m<sup>3</sup> d'air, soit à  $30 + 26,5 = 56,5$  mm. d'eau.

Les ventilateurs construits pour les besoins de la période de construction pourraient, en effet, rendre beaucoup plus et offrent, par conséquent, une sécurité complète en cours d'exploitation. Chaque installation comprenant deux ventilateurs et deux turbines, l'un des appareils sert de réserve.

Si une installation tombait hors de service par suite d'accident ou de réparation à la conduite d'eau, etc., l'autre installation y suppléerait et suffirait seule à la ventilation normale. Si, par exemple, l'installation du côté nord était seule en état de service, un de ses ventilateurs refoulerait l'air nécessaire au tunnel I, tandis que l'autre ventilateur aspirerait l'air hors du tunnel II.

### 3. Production de gaz irrespirables par les locomotives qui traversent le tunnel.

(Annexe 8.)

Les données ci-après au sujet de la consommation de charbon des trains qui traverseront le tunnel du Simplon se basent sur les constatations faites par la Compagnie du Jura-Simplon sur son réseau en exploitation.

	Rampes			Pentes		
	Déclivité ‰	Vitesse Km./Heure	Charbon Kg./Km.	Déclivité ‰	Vitesse Km./Heure	Charbon Kg./Km.
Train rapide du N. au S. . . . .	2	50	13	7	50	0
» » du S. au N. . . . .	7	40	20	2	60	8,2
Train omnibus du N. au S. . . . .	2	40	14,5	7	40	0
» » du S. au N. . . . .	7	30	25	2	50	7,3
Train de marchandises du N. au S. . . . .	2	30	21	7	30	0
» » du S. au N. . . . .	7	20	39	2	40	7,8

Un kg. de charbon, en brûlant complètement, produit, à côté d'autres gaz, 1,6 m<sup>3</sup> d'acide carbonique (CO<sup>2</sup>).

Le tableau ci-dessous indique l'excédent d'acide carbonique produit par le passage de chaque train, dans chaque moitié du tunnel, suivant les deux cas dépendant du sens de l'aération.

On entend par excédent d'acide carbonique la quantité de ce gaz que l'air contient en plus de la teneur normale par suite de la combustion de charbon. \*)

\*) Exemple de calcul de l'excédent d'acide carbonique en ‰.

**Train omnibus du nord au sud**, avec ventilation du sud au nord par 50 m<sup>3</sup>.

a) *Moitié nord.*

Vitesse du train: 40 km. par heure.

Durée du trajet: 15 minutes = 900 secondes.



Excédents de CO <sup>2</sup> dans le tunnel en ‰.						
Direction du au	Train rapide		Train omnibus		Train de marchandises	
	Nord Sud	Sud Nord	Nord Sud	Sud Nord	Nord Sud	Sud Nord
Ventilation par 50 m <sup>3</sup> d'air, introduits du côté nord						
Moitié nord	0,78	0,65	0,84	0,59	1,15	0,67
» sud	0	1,71	0	2,33	0	4,39
Ventilation par 50 m <sup>3</sup> d'air, introduits du côté sud						
Moitié nord	1,06	0,5	1,24	0,44	1,95	0,45
» sud	0	1,15	0	1,37	0	1,94

A l'aide de ces chiffres, et sur la base d'un horaire de trains donné, on pourra en tout temps se rendre compte des conditions de l'air dans le souterrain.

Consommation de charbon par km.: 14,5 kg.

» totale: 10 km.  $\times$  14,5 kg. = 145 kg.

Production de CO<sup>2</sup>: 145 kg.  $\times$  1,6 m<sup>3</sup> = 232 m<sup>3</sup>.

Volume d'air avec lequel l'acide carbonique sera mélangé:

10 000 m.  $\times$  23,2 m<sup>2</sup> (section du tunnel) + 900''  $\times$  50 m<sup>3</sup> = 277 000 m<sup>3</sup>.

Excédent de CO<sup>2</sup> en ‰:  $\frac{232}{277} = 0,84$  ‰.

b) *Moitié sud.*

Il n'y aura pas d'altération de l'air, parce que la consommation de charbon sera nulle.

**Train de marchandises du sud au nord**, avec ventilation dans le même sens par 50 m<sup>3</sup>.

a) *Moitié sud.*

Vitesse du train: 20 km. par heure.

Durée du parcours: 30' = 1800''.

Consommation de charbon: 39 kg.  $\times$  10 km. = 390 kg.

Production de CO<sup>2</sup>: 390 kg.  $\times$  1,6 m<sup>3</sup> = 624 m<sup>3</sup>.

Volume d'air correspondant:

10 000 m.  $\times$  23,2 m<sup>2</sup> — 1800''  $\times$  50 m<sup>3</sup> = 142 000 m<sup>3</sup>.

Excédent de CO<sup>2</sup>:  $\frac{624}{142} = 4,39$  ‰

b) *Moitié nord.*

Vitesse du train: 40 km. par heure.

Durée du trajet: 15' = 900''.

Consommation de charbon: 7,8 kg.  $\times$  10 km. = 78 kg.

Production de CO<sup>2</sup>: 78 kg.  $\times$  1,6 m<sup>3</sup> = 128,8 m<sup>3</sup>.

Volume d'air correspondant:

10 000  $\times$  23,2 m<sup>2</sup> — 900''  $\times$  50 m<sup>3</sup> = 187 000 m<sup>3</sup>.

Excédent de CO<sup>2</sup>:  $\frac{128,8}{187} = 0,67$  ‰.

### **Altération de l'air du tunnel I pendant qu'il sera seul exploité.**

On a admis, comme base de cet examen, un horaire de 4 trains rapides, 8 trains omnibus et 36 trains de marchandises, soit de 48 convois en tout (24 dans chaque sens).

La planche 8 *a* représente graphiquement les conditions de l'air, en indiquant les limites des différentes zones dont le milieu est plus ou moins altéré. Les chiffres portés au graphique forment l'échelle d'altération de l'air, en donnant l'excédent de son acide carbonique en ‰. Il résulte de cette épure que, même lors d'un trafic aussi intense que celui admis, la proportion d'acide carbonique sera augmentée de 4 ‰ seulement en moyenne dans la moitié sud du tunnel et de 8 ‰ environ près du portail sud.

### **Altération de l'air lorsque les deux tunnels seront en exploitation.**

L'impureté de l'air est un peu plus forte dans le tunnel II que dans le tunnel I en supposant que la ventilation de chaque souterrain se fasse dans le même sens que la marche du train. C'est pourquoi l'on a représenté sur la planche 8 *b* les conditions d'aération du tunnel II, en supposant d'ailleurs les circonstances les plus défavorables, à savoir qu'il y entre un train de marchandises toutes les 35 minutes. L'excédent d'acide carbonique atteint dans ce cas son maximum au portail nord, par environ 9 ‰.

L'on voit donc que l'excédent d'acide carbonique dans l'air du souterrain n'atteindra nulle part la limite de 10 ‰, aussi bien lorsque le tunnel I sera seul exploité que lorsque les deux tunnels seront ouverts.

Si l'on calcule l'altération de l'air dans le tunnel du Gothard de la même manière que ci-dessus pour le Simplon, on aboutit aux considérations suivantes :

D'après les renseignements donnés dans la *Bauzeitung* du 30 septembre 1893, 16 246 trains ont traversé le tunnel du Gothard en 1892, ce qui fait 44 par jour en moyenne; l'horaire actuel y prévoit 57 trains en 24 heures. Ces trains auraient produit journalièrement environ 30 ‰ d'acide carbonique par rapport au volume d'air du souterrain. D'après un rapport de l'ingénieur en chef Bechtle, publié dans la *Bauzeitung* du 22 février 1890, il arrive que toute la masse de l'air du tunnel reste complètement immobile pendant 12 heures consécutives et qu'elle ne se remet que lentement en mouvement. Pendant le temps d'immobilité complète, il est donc possible qu'il se produise une augmentation de 15 ‰ d'acide carbonique, et jusqu'à ce que la colonne d'air altéré ait quitté le tunnel, cette proportion pourrait facilement atteindre par place 20—25 ‰. Cependant la composition de l'air du tunnel n'a jamais donné lieu à des plaintes sérieuses.

---

## IV. RAPPORT DES EXPERTS

NOMMÉS PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

(Juillet 1894)

Au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Berne.

MONSIEUR LE CONSEILLER FÉDÉRAL,

Ayant été nommés experts, par décision du haut Conseil fédéral, du 27 avril 1894, pour examiner le projet du percement du Simplon présenté par la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon en octobre 1893, nous avons l'honneur de répondre par la présente aux questions qui nous ont été posées, en nous basant sur les documents suivants:

1. Le contrat daté: Berne et Winterthour, 20 septembre 1893, passé entre la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon et l'Entreprise générale pour la construction du tunnel du Simplon;
2. Les études de 1882 (avec 25 annexes) qui nous ont été communiquées à Berne;
3. Le rapport de la Direction du Jura-Simplon sur les études de 1890 à 1891;
4. Le rapport relatif à la construction du tunnel et à la ventilation pendant l'exploitation (avec 15 annexes);
5. Les renseignements qui nous ont été fournis, pendant les séances tenues à Berne du 29 mai au 6 juin, par les organes de la Confédération, de la Compagnie du Jura-Simplon et de l'Entreprise générale, et nos observations personnelles du 4 juin, lors des expériences qui ont eu lieu à la fabrique de MM. Sulzer frères à Winterthour avec la machine perforatrice Brandt et avec les appareils pour le rafraîchissement de l'air, ainsi que des 7 et 8 juin, à l'occasion de notre tournée au Simplon.

### I. CONSTRUCTION

#### 1. Les installations prévues au programme de l'Entreprise et les forces hydrauliques disponibles sont-elles suffisantes?

Les installations prévues par l'Entreprise, ainsi que les forces hydrauliques disponibles, sont suffisantes.

Il sera toujours facile de se procurer au Simplon les forces nécessaires, aussi bien pour la construction que pour l'exploitation du tunnel, à cause de la position basse des têtes du tunnel, d'où résultent de grandes chutes utilisables, et à cause du grand nombre de rivières et de ruisseaux, dont quelques-uns ont des débits considérables.

Si, par suite d'événements extraordinaires, d'autres forces devenaient nécessaires, les quantités d'eau déjà employées pour la production de la force pourront être utilisées avec une chute plus grande.

Aux deux têtes du tunnel, il y a en outre, comme réserve, d'autres forces hydrauliques disponibles qui, d'après le présent projet, ne sont pas utilisées, savoir:

Du côté nord, une force effective, à 75 %, de :

la Massa, avec un minim. de 420 lit. par seconde et 500 m. de chute utilisable	=	2100 HP,
la Saltine, » » » 500 » » 50 » » »	=	250 HP,
et la Ganter » » » 160 » » 500 » » »	=	800 HP;

Du côté sud :

La Cairasca, avec un minimum de 600 litres par seconde et une chute utilisable de 200 m., peut produire une force effective, à 75 %, de 1200 HP; le projet n'utilise que 300 HP. Du côté sud, il y a donc également une réserve de 900 HP.

Nous nous sommes basés sur les quantités d'eau résultant des derniers jaugeages effectués par l'Entreprise générale, qu'on peut considérer comme des minima.

D'un autre côté, les machines à vapeur restent disponibles pour des cas exceptionnels; le projet prévoit 180 HP pour le côté nord et 225 HP pour le côté sud.

A l'Arlberg il n'y avait, à Langen, qu'une seule machine à vapeur de 80 HP, dont l'effet pouvait être augmenté à 100 HP.

Nous appelons aussi l'attention sur les points suivants :

Du côté nord, nous ne pouvons nous déclarer d'accord sur le projet d'amener directement l'eau sous pression jusqu'au tunnel par le trou de sonde de Bérissal, qu'à la condition que l'eau circule dans ce trou par une conduite étanche. Vu la haute pression sous laquelle se trouvera cette eau, cette précaution paraît nécessaire au point de vue de l'effet utile du travail, de la sécurité des travaux de construction et de la conservation future de la maçonnerie qui viendra se raccorder à l'embouchure du trou de sonde dans le tunnel.

Comme on peut présumer que ce trou de sonde amènerait des eaux intérieures dans le tunnel, nous recommandons de ne pas le percer directement au-dessus du tunnel ou de la galerie parallèle (tunnel II), mais à côté.

Il est désirable que les installations fonctionnent de façon à pouvoir réaliser, pendant la deuxième période, un progrès journalier supérieur à celui indiqué dans le programme général des travaux annexé au contrat, afin d'éviter l'obligation de forcer par trop les derniers travaux dans la galerie.

D'après les observations que nous avons pu faire lors de notre visite des lieux aux deux têtes du tunnel, il semblerait difficile de trouver du sable convenable pour les maçonneries; il y a donc lieu d'étudier la question de savoir s'il ne conviendrait pas de prévoir d'emblée l'installation de concasseurs pour faire du sable avec du bon gneiss.

Le projet, c'est-à-dire le contrat d'entreprise et les explications qui s'y rattachent, traitent avec un soin spécial la question des installations sanitaires. Il nous paraît toutefois nécessaire, pour préciser complètement cette matière, d'ajouter qu'avant d'être engagé, chaque ouvrier devra être soumis à une sérieuse visite médicale, et qu'il ne devra pas être embauché de personnes dont l'organisme ne pourrait pas résister d'une façon durable aux conditions plus ou moins défavorables auxquelles le travail dans les tunnels se trouve ordinairement soumis.

Il paraît en outre indispensable de veiller, dès que les travaux atteindront les parties les plus profondes du tunnel, à ce que tout le personnel subisse à intervalles périodiques un examen médical et à ce que tout ouvrier qui, dans un but de gain, négligerait une maladie en germe, soit employé à d'autres travaux, qui lui permettraient de recouvrer entièrement sa santé ou pour le moins d'arrêter un plus grand développement de la maladie.

Les casernes d'ouvriers et les logements particuliers devront être soumis à des inspections, de façon à empêcher qu'avec le changement multiple des équipes un seul et même lit soit occupé par plus d'un ouvrier dans l'espace de 24 heures. Il importe tout particulièrement, à notre avis, que, dès que l'activité des chantiers s'étendra aux parties les plus profondes du tunnel, il soit exercé un contrôle sur les aliments et les boissons que les ouvriers emporteront avec eux dans le souterrain pour les consommer pendant leur travail. Ce contrôle ne devra pas seulement porter sur la qualité proprement dite des provisions, mais il importe que ces dernières soient appropriées au régime demandé par les conditions spéciales dans lesquelles les ouvriers sont obligés de travailler.

Nous attachons une grande valeur à ce que les conditions sanitaires soient strictement réglées, et il importe qu'à cet égard les ouvriers soient complètement soumis aux ordres de la Direction des travaux et que, d'autre part, les mesures nécessaires soient prises pour assurer à l'ouvrier la somme de bien-être nécessaire à la conservation de son organisme.

Dans ces conditions, il deviendra possible de soumettre les ouvriers, sans compromettre leur organisme, à un travail plus intense et plus efficace.

**2. Le profil d'espace libre du tunnel à simple voie est-il admissible tel qu'il est projeté, ou devrait-il être modifié, notamment en considération des exigences de la ventilation ou de l'éventualité de travaux de réparation à l'intérieur du tunnel ?**

Le profil d'espace libre projeté pour le tunnel à simple voie est admissible au point de vue de la ventilation aussi bien que relativement aux réparations éventuelles à faire dans l'intérieur du souterrain.

Le profil d'espace libre du tunnel à une voie a une hauteur assez grande pour assurer la ventilation par les méthodes dont il sera question plus tard.

En ce qui concerne la deuxième question, il y a lieu de faire observer que, vu les dispositions du contrat relatives à la bonne exécution de la maçonnerie du tunnel, ainsi qu'à la longue durée de garantie prévue, la conservation des maçonneries dans l'avenir ne pourrait être compromise que par l'action éventuellement due à la composition de certaines eaux d'infiltration.

Mais, dans ce cas aussi, le profil d'espace libre prévu suffit à la reconstruction si l'on choisit pour cela le moment le plus opportun. En employant des cintres en fer, il reste encore assez de place pour le matériel roulant, et la reconstruction peut même se faire de l'intérieur du tunnel, en diminuant partiellement le trafic.

Dans les longs tunnels construits jusqu'à présent pour deux voies, on a toujours dû considérer l'éventualité de mettre hors de service une des deux voies, ce qui produit dans l'exploitation un



trouble beaucoup plus fort que dans le cas où, dans un tunnel à une voie, on serait obligé de limiter le trafic sur cette voie unique. S'il arrivait des événements qui obligent à rétrécir le profil au point de rendre difficile la reconstruction depuis l'intérieur, cette reconstruction peut aussi s'effectuer depuis la périphérie extérieure du tunnel, comme des exemples pratiques le prouvent.

Il paraît nécessaire de fixer la position de la voie par rapport au profil du tunnel au moyen de repères placés contre les parois et de se rendre compte de la position des points principaux du tracé par des mesurages périodiques.

Au point de vue du service de surveillance et d'entretien de la voie, il serait désirable de placer le pied du parement du tunnel à au moins 2,35 m. de l'axe de la voie, mesure prise au niveau des traverses, afin que les hommes occupés à un endroit où il n'y a pas de niche ou de chambre puissent se garer le long des parois du tunnel.

### **3. La distance de 17 m. prévue entre les axes des deux tunnels parallèles est-elle suffisante ?**

La distance de 17 m. prévue entre les axes des deux tunnels parallèles est suffisante, puisqu'il résulte du profil en long géologique que les couches de rocher suivent en prédominance une direction presque normale à l'axe des souterrains.

Les vides à créer parallèlement à 17 m. d'axe en axe ne peuvent donc exercer l'un sur l'autre aucune influence nuisible, même en cas de conditions défavorables des roches traversées, si l'on prend les précautions nécessaires dans le battage au large de ces excavations.

### **4. Le programme établi pour la marche des travaux (disposition et écartement des divers chantiers, perforation mécanique, avancement des galeries, organisation des transports, etc.) peut-il être admis sans modifications ?**

Le programme proposé pour la marche des travaux peut être adopté presque sans modifications.

Pour un tunnel d'une longueur aussi considérable, la transmission hydraulique doit actuellement être préférée à toute autre transmission, parce que les pertes de force y sont plus petites que dans d'autres systèmes, et parce qu'elle permet de transmettre des forces suffisantes pour réaliser le maximum d'effet des machines perforatrices dans le gneiss le plus dur du Simplon (gneiss d'Antigorio).

De même, d'après les expériences faites à l'Arlberg, et en tenant compte des conditions géologiques et géognostiques, le système de perforation à rotation de Brandt avec transmission hydraulique doit, dans le cas présent, être préféré à tous les autres systèmes de perforation. Les expériences faites à Winterthour avec le dernier type des perforatrices Brandt et avec du gneiss d'Antigorio ont démontré que les progrès prévus dans le programme des travaux sont réalisables, savoir : 1 m. de profondeur pour un trou de 70 mm. de diamètre en 12 à 25 minutes, ce qui correspond à 2 heures et 30 minutes par attaque et à un avancement moyen de 5,85 m. par jour.

Il convient de faire remarquer en outre qu'à cause de la disposition favorable, déjà mentionnée, des couches géologiques par rapport à l'axe du tunnel, il n'y a pas de doutes que l'avance-



ment des galeries par la perforation mécanique se fera sans difficulté. Ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels qu'il pourra être nécessaire de boiser immédiatement les galeries d'avancement.

Eu égard à la disposition et à la distance des chantiers, nous recommandons de disposer le travail d'après le système anglais, toutefois avec cette modification que, partout où un boisage deviendrait nécessaire, on le fera au moyen de fermes isolées, c'est-à-dire indépendantes de la maçonnerie qu'on vient de construire. Nous ne croyons pas qu'il convienne d'appliquer partiellement le système belge pour l'excavation et la construction de la maçonnerie, parce que, par cette mesure, la marche des travaux pourrait être troublée; en outre, il n'y a aucun intérêt à faire travailler les ouvriers simultanément d'après deux systèmes différents, ce qui constitue toujours un inconvénient.

Afin de faciliter autant que possible les transports et la ventilation, il est nécessaire de réduire au minimum la longueur et la distance des chantiers, et cela déjà à partir du 3<sup>e</sup> kilomètre.

En ce qui concerne les transports par la galerie II, il convient de faire le changement suivant:

Lorsque les locomotives employées au transport et pénétrant successivement plus loin dans la galerie parallèle, qui doit servir en même temps de galerie de ventilation, auront à fournir un parcours de 9 km., ou de 18 km. aller et retour, on ne réussira pas à maintenir une tension de vapeur suffisante pour que ce parcours puisse s'effectuer sans renouveler la vapeur. On devra donc, en tenant compte des charges à transporter, d'après les expériences faites au cours des travaux, conserver la liaison entre la voie de la galerie parallèle et celle du tunnel achevé, de telle façon qu'aussitôt que la locomotive ne possédera plus la tension de vapeur suffisante, elle puisse être aiguillée sur la voie du tunnel achevé, y refaire de la vapeur et s'aiguiller ensuite de nouveau sur la voie de la galerie parallèle pour poursuivre plus loin les transports.

Cette mesure empêchera l'air introduit pour la ventilation par la galerie parallèle d'être vicié par les gaz des locomotives, précaution à laquelle nous attachons une importance particulière.

##### **5. Les dépenses prévues au devis peuvent-elles être considérées comme suffisantes?**

Les dépenses prévues dans le devis peuvent, dans leur ensemble, être considérées comme suffisantes.

Les installations pour les côtés nord et sud sont évaluées à fr. 7 000 000. En comparant les dépenses prévues pour les installations du Simplon avec les dépenses réelles faites à l'Arlberg, nous arrivons au résultat suivant:

Les comptes de construction du tunnel de l'Arlberg (10,25 km.) contiennent, pour les installations, les dépenses suivantes:

a) Infrastructure . . . . .	fr. 648 437
b) Bâtiments . . . . .	» 979 737
c) Installations mécaniques, y compris conduites et accessoires . . . . .	» 2 136 250
Total	fr. 3 764 424

Au tunnel de l'Arlberg, les installations pour le transport et pour le service sanitaire, l'éclairage électrique et les machines auxiliaires, ainsi que les outils, appartenaient à l'Entreprise. Le coût de ces installations était compris dans le prix d'unité des travaux du tunnel proprement dits. L'article 3 du contrat de l'Entreprise du Simplon prescrit par contre que toutes ces installations deviennent la propriété de la Compagnie du chemin de fer, de sorte qu'elles doivent aussi être considérées comme des objets d'installation.

Comme l'Entreprise doit avoir, dès le commencement des travaux, les meilleures installations et des réserves suffisantes, ce surcroît de prestations, vis-à-vis des dépenses d'installation faites au tunnel de l'Arlberg, doit s'évaluer comme suit, en se basant sur les sommes qui y ont été réellement dépensées :

**a) Moyens de transport et accessoires.**

6 locomotives à fr. 11 750 . . . . .	fr. 70 500	
2 remises à locomotives à fr. 3 500 . . . . .	» 7 000	
160 wagons de terrassement à fr. 625 . . . . .	» 100 000	
		fr. 177 500

**b) Voie.**

Le calcul a été fait en supposant l'emploi de rails de 13 kg. par mètre courant, c'est-à-dire de ceux qui ont été employés à l'Arlberg. Le tunnel et la galerie II

nécessiteront une longueur de voie courante de . . .	40 000 m.
pour 100 évitements . . . . .	2 000 »
pour les accès et les emplacements des installations . . .	10 000 »
pour divers tronçons de voies . . . . .	500 »
Total	<u>52 500 m.</u>

Coût de la voie, à fr. 13,60 par mètre courant . . . . .	fr. 714 000	
100 aiguilles en fer, y compris les rails, à fr. 1122,50 . . . . .	» 112 250	
8 plaques tournantes, à fr. 275 . . . . .	» 2 200	
		» 828 450

**c) Installations sanitaires et autres.**

Du côté est du tunnel de l'Arlberg, il a été dépensé pour :

Linge de bain et installations d'hôpital . . . . .	fr. 10 250
Installations diverses . . . . .	» 5 000
Chauffage et bains . . . . .	» 13 850
Restaurant . . . . .	» 5 000
Total	<u>fr. 34 100</u>

Ces installations devront être établies en grand aux têtes du tunnel du Simplon, et il y a lieu de prévoir de ce chef le double de la somme ci-dessus par tête, soit le quadruple pour le tunnel entier . . . . .

» 136 400

A reporter fr. 1 142 350

Report fr. 1 142 350

**d) Eclairage électrique.**

Pour l'installation complète de l'éclairage électrique avec conduites, etc., et les installations du téléphone, nous admettons, pour les deux têtes du tunnel, une somme en bloc de . . . . . » 130 000

**e) Installations diverses.**

Magasins de dynamite et appareils de chauffage . . . . .	fr. 27 000	
6 grues pour le chargement de pierres . . . . .	» 24 690	
Concasseurs et malaxeurs . . . . .	» 17 510	
Perforatrices en réserve et pièces de réserve pour toutes les installations, outils en service et en réserve . . . . .	» 155 450	
		» 224 650
	<b>Total</b>	<b>fr. 1 497 000</b>

Puisque, d'après l'article 3 du contrat, l'ensemble du matériel destiné à la construction est considéré comme faisant partie des installations, et que ce matériel doit être maintenu en bon état en vue de l'établissement du tunnel II, il y a lieu de tenir compte dans ce chapitre de toute la somme de fr. 1 497 000. Comparés au tunnel de l'Arlberg, les frais d'installation comptés jusqu'à présent se montent à . . . . . fr. 3 764 424 plus . . . . . » 1 497 000

**Total fr. 5 261 424**

ou fr. 5 260 000 en chiffre rond.

D'après les calculs précédents, il resterait donc, pour le surplus d'importance des installations du Simplon et pour l'augmentation de dépense due aux conduites, à leur isolement, aux appareils rafraîchisseurs dans le tunnel et pour l'imprévu, une somme de fr. 7 000 000 — fr. 5 260 000 = fr. 1 740 000, somme qui nous paraît si petite, que nous sommes en droit de croire que la dépense ci-dessus mentionnée de fr. 1 497 000, qui serait entièrement à la charge de l'Entreprise, n'est pas comprise dans la somme de fr. 7 000 000.

Les dépenses totales ne subissent cependant, de ce fait, aucun changement, parce que, comme nous le verrons plus tard, le prix d'unité de l'excavation a été majoré proportionnellement.

En examinant la « série des prix servant aux calculs des paiements mensuels », on a les résultats suivants:

*Travaux de galerie (postes 1 à 5 incl.):*

Les prix pour les galeries correspondent en moyenne à ceux payés jusqu'à présent.

*Complément de l'excavation et canal d'écoulement du premier tunnel (poste 6):*

En admettant pour l'excavation et la maçonnerie les types indiqués au profil en long géologique, avec la modification que le type 2 est substitué au type 1, nous obtenons une moyenne de fr. 34,40 par mètre cube d'excavation.

Ce prix moyen est trop élevé, parce qu'il comprend la plus grande partie des installations, qu'on a précédemment calculées à fr. 1 497 000.

Nous devrions donc, d'après les considérations précédentes, augmenter le poste « Installations » de fr. 1 497 000 et retrancher des postes 1 à 15 les sommes afférentes à ces installations spéciales. Toutefois, pour ne rien changer aux prix du contrat, nous estimons qu'ils peuvent être acceptés tels qu'ils sont, en sous-entendant que les installations spéciales, devisées à fr. 1 497 000, se trouvent compensées par les prix établis pour les travaux du tunnel proprement dits.

Dans ces conditions, le mètre cube d'excavation revient bien en moyenne à fr. 34,40, parce que ce prix comprend aussi les dépenses pour l'abaissement de la température dans les parties plus chaudes du tunnel et l'excédent de dépenses pour l'excavation suivant des profils plus forts que ceux qui ont été admis.

*Revêtement (poste 7):*

Ainsi qu'il a déjà été dit lors de l'examen des prix d'excavation, nous avons admis le type 2 comme profil minimum, parce que l'application du type 1 ne pourra résulter que des expériences à faire lors de la construction du tunnel. Il résulte de ce poste, pour le mètre cube de maçonnerie de piédroit, un prix moyen de fr. 40, et de fr. 60 pour la maçonnerie de la voûte. En présence de l'obligation éventuelle d'exécuter en partie des profils plus forts, ces prix semblent être bas; toutefois, en tenant compte des conditions locales (extraction facile de la pierre du côté de l'Italie), ils peuvent être considérés comme suffisants.

Les autres prix de la « série servant aux paiements mensuels » (postes 8—15) sont acceptables.

La majoration des prix pour les kilomètres successifs paraît bien établie; dans les premiers 5 kilomètres, les prix du tunnel achevé sont réduits au minimum admissible, et les grandes majorations ne sont appliquées que dans les 10 kilomètres de la partie centrale du tunnel. En reportant le gros des paiements sur la partie intérieure du tunnel, toute déception financière se trouve écartée, même pour le cas où l'on y rencontrerait des difficultés extraordinaires.

Nous devons faire une observation au sujet du poste 11:

Il est dit à l'article 13 du cahier des charges que, dans chaque tunnel, quatre petites chambres seront remplacées par quatre grandes, espacées de 5 km. Avec la distance de 5 km., il ne peut y avoir que trois grandes chambres, c'est-à-dire une de moins.

Toutefois, puisqu'il y aura nécessité d'établir au milieu du tunnel un grand local spécial pour les appareils électriques, etc., nous proposons d'y établir deux grandes chambres au lieu d'une.

## II. VENTILATION

### 6. Les méthodes de ventilation proposées sont-elles recommandables et les quantités d'air prévues pour la ventilation sont-elles suffisantes:

- a) *Pendant le percement du premier tunnel?*
- b) *Pendant l'exploitation d'un seul tunnel à simple voie avec galerie parallèle d'aération?*

c) *Pendant la transformation éventuelle de la galerie d'aération en deuxième tunnel parallèle au premier?*

d) *Pendant l'exploitation des deux tunnels à simple voie?*

**Eventuellement, quelles seraient les modifications à apporter à la méthode de ventilation et quelle serait la quantité minimale d'air exigible pour la ventilation dans chacun des quatre cas ci-dessus?**

A la suite d'un examen approfondi de la question, nous recommandons, en modifiant en partie les dispositions du contrat, les méthodes de ventilation suivantes :

a) *Pendant le percement du premier tunnel:*

La ventilation se fera avec de l'air refoulé dans la galerie II. Cet air sera rafraîchi, suivant les conditions de température, au moyen de pulvérisateurs d'eau, et son volume devra s'élever à 50 m<sup>3</sup> par seconde pour chaque moitié du tunnel. La vitesse du courant d'air qui en résultera sera, dans la galerie II, de 6 m. au plus par seconde. Tous les autres chantiers seront alimentés d'air depuis cette galerie, soit directement, soit au moyen d'injecteurs à eau.

La galerie II et les galeries transversales devront être pourvues de portes doubles (sur le principe de sas à air) pour maintenir la pression nécessaire dans les parties les plus reculées.

Dans la galerie II, l'intervalle entre les portes dépendra de la longueur des trains; dans les galeries transversales, les portes seront placées aux deux extrémités.

b) *Pendant l'exploitation d'un seul tunnel à simple voie avec galerie parallèle de ventilation:*

Les deux portails du tunnel I seront munis de portes avec signaux correspondants. Toutes les galeries transversales seront ouvertes; le tunnel I et la galerie II seront fermés du côté où le ventilateur fonctionne. L'installation de la tête nord et celle de la tête sud travailleront alternativement par périodes déterminées. On devra faire passer par le tunnel, dans la direction du nord au sud, une quantité d'air correspondant à un volume total de 58 m<sup>3</sup> par seconde introduit dans le tunnel et la galerie.

c) *Pendant la transformation éventuelle de la galerie parallèle de ventilation en tunnel parallèle:*

Les deux portails du tunnel I seront munis de portes avec signaux correspondants. Les galeries transversales seront fermées; le tunnel I et la galerie II seront fermés du côté du ventilateur en action. Les installations du côté nord feront la ventilation du tunnel et les installations du côté sud celle de la galerie parallèle, ou réciproquement. La quantité d'air pour le tunnel I sera de 50 m<sup>3</sup> par seconde, et autant pour la galerie II.

d) *Pendant l'exploitation des deux tunnels à simple voie:*

Les deux portails des deux tunnels seront munis de portes avec signaux correspondants. Toutes les galeries transversales seront fermées.



Depuis la tête nord, on refoulera une quantité d'air de 50 à 60 m<sup>3</sup> par seconde dans le tunnel est, et, depuis la tête sud, la même quantité dans le tunnel ouest, c'est-à-dire dans le sens de la marche des trains.

Nous estimons que les quantités d'air indiquées sous les lettres *a*, *b*, *c* et *d* comme destinées à la ventilation suffiront pour tous les cas; l'air n'arrivera jamais à contenir une quantité de gaz nuisibles assez considérable pour exercer une influence défavorable sur l'organisme humain.

Cette opinion est basée sur les expériences faites au tunnel de la Mersey à Liverpool. La quantité d'air refoulée dans ce tunnel par minute est de 650 000 pieds cubes = 18 600 m<sup>3</sup> en chiffre rond, soit 310 m<sup>3</sup> par seconde.

Or, le nombre de trains circulant par heure *y* est de 24, et la pente atteint 1 : 30 et par places 1 : 27.

Comme il ne faut compter au Simplon (7 ‰) qu'un maximum de 4 trains seulement par heure, une quantité d'air de  $\frac{4}{24} 310 = 50$  m<sup>3</sup> en nombre rond *y* suffira amplement.

Si jamais l'une des installations pour la ventilation devait être mise hors de service, la ventilation se ferait à l'aide de l'autre installation seule.

Si, par exemple, l'installation du côté nord est seule en état de fonctionner, l'un des ventilateurs refoulera comme précédemment de l'air dans le tunnel est et l'autre ventilateur aspirera l'air du tunnel ouest.

Cela suppose naturellement que la construction des ventilateurs et les dispositions relatives à la force motrice soient telles qu'on puisse sûrement obtenir de chaque ventilateur un travail double.

Afin d'assurer l'effet de la ventilation, les portes ne seront pas construites en toile, mais auront des parois solides et complètement étanches.

Pour la même raison, nous recommandons d'employer des ventilateurs qui aient la plus petite vitesse tangentielle possible.

Une fois que les portes placées aux extrémités seront mises en communication avec des signaux avancés, convenablement combinés, et que le fonctionnement parfait de ces dispositions sera garanti, la sécurité de l'exploitation ne sera en aucune façon compromise par ces installations.

Nous observons à ce propos qu'aux portails du tunnel du Semmering (1431 m. de longueur), sur la ligne Vienne-Trieste, on a fait une installation semblable il y a 39 ans, pour empêcher la formation de glace pendant l'hiver, et que, malgré le trafic très grand sur cette ligne à double voie, cette installation n'a jamais donné lieu à aucun inconvénient.

Nous donnons dans l'annexe *a* un extrait des instructions sur la manœuvre des portes au tunnel du Semmering.

On a essayé toutefois dans ces derniers temps en Italie, sur les lignes Faenza-Florence et Bologne-Florence, un système de ventilation qui ne demande pas l'emploi de portes. Il est dû à M. l'ingénieur Saccardo et se base sur le principe de l'injecteur Giffard. L'air est injecté par un ventilateur à travers une ouverture annulaire au delà de l'embouchure du tunnel et aspire ainsi à travers cette embouchure une quantité considérable d'air (voir annexe *b*).

Si les expériences qu'on fait en ce moment avec le système Saccardo au tunnel de Pracchia (de 2727 m. de longueur), sur la ligne Bologne-Florence, donnent des résultats favorables, on devrait le préférer pour le Simplon, à cause de la simplification qu'il introduirait dans l'exploitation. Nous faisons du reste remarquer que ce système peut être employé aussi en conjonction avec les portes, car, lorsque la porte est fermée, il fonctionne comme un système ordinaire de ventilation, tel que celui que nous avons mentionné précédemment, tandis que, pendant l'ouverture de la porte, il fonctionnera également, et par conséquent la ventilation ne sera pas interrompue.

**7. Quel maximum de vitesse peut être considéré comme admissible pour la colonne d'air circulant dans les tunnels et galeries pendant la construction ou pendant l'exploitation ?**

On peut considérer comme admissible, en général, un maximum de vitesse de 6 m. par seconde pour la colonne d'air circulant dans le tunnel ou les galeries, pendant la construction ou pendant l'exploitation.

**8. Les mesures projetées pour le rafraîchissement de l'air et de la roche à l'intérieur du souterrain pendant la période des travaux sont-elles suffisantes ?**

**Sera-t-il nécessaire de prendre des mesures analogues pendant l'exploitation des tunnels ?**

Les mesures projetées pour l'abaissement de la température de l'air et de la roche dans l'intérieur du tunnel, pendant la période de construction, sont suffisantes.

Dans l'annexe c, nous avons représenté par des courbes les profondeurs pour lesquelles la température croît de 1° C dans les tunnels du Mont-Cenis, du Gothard et de l'Arlberg, afin de vérifier avec ces courbes les températures prédites par les géologues. Cette méthode nous paraît surtout justifiée parce que les influences locales des différents points d'observations y perdent de leur importance.

Si nous faisons les mêmes comparaisons pour le Simplon, dans l'hypothèse que la configuration du Simplon soit la même que celle du Gothard, nous trouverions, au point du tunnel le plus profond au-dessous de la surface du sol, la température suivante :

Epaisseur de la montagne en chiffre rond . . . . .	2 200 m.
Profondeur pour laquelle la température croît de 1° C selon l'annexe c . . . . .	62 m.
Cela donne une température de 2 200 : 62 . . . . .	35,5° C
Température du sol . . . . .	1° C
	<hr/>
	Somme 36,5° C

Nous ne pouvons pas, toutefois, comme le montrent les profils de l'annexe d, admettre directement cette température, mais nous devons, à cause du fort relèvement du sol des deux côtés du tunnel du Simplon, tandis qu'au Gothard le relèvement est plutôt d'un seul côté, l'aug-

menter d'une quantité que nous estimons à  $2,5^{\circ}$  C d'après la comparaison des observations faites au Gothard.

Nous arrivons par conséquent par le calcul à une température de la roche de  $39^{\circ}$  C à peu près, qu'on doit considérer comme un maximum. En effet, la vallée étant plus profondément creusée au Simplon qu'au Gothard, le niveau de la courbe indiquant les profondeurs pour lesquelles la température croît de  $1^{\circ}$  C doit être lui-même baissé en proportion, ce qui entraîne une augmentation correspondante des chiffres qu'atteignent graduellement ces profondeurs.

Sur l'annexe c, nous avons tracé la courbe du Gothard rapportée au niveau de la vallée au Simplon (courbe rouge) pour rendre visible cette augmentation. Il est sans doute probable que les températures de la roche ne suivront pas rigoureusement la loi donnée par la courbe rouge; mais celle-ci nous prouve que la température de la roche au Simplon sera plutôt plus basse que plus élevée que celle que nous avons calculée.

L'hypothèse que la température de la roche n'atteindra pas un chiffre extrême trop défavorable se base encore sur le fait que les couches, grâce à la configuration même de la vallée, débouchent librement à la surface, que leur tête n'est nulle part recouverte de nappes d'éboulis très considérables et que les roches traversées par le tunnel ne sont pas recouvertes de couches intermédiaires moins bonnes conductrices du calorique et pouvant agir ainsi comme matière isolante maintenant la chaleur intérieure du sol.

Les expériences faites devant nous à Winterthour nous ont persuadés d'autre part qu'une température d'air de  $40$  à  $50^{\circ}$  C peut facilement être abaissée à  $15^{\circ}$  par la pulvérisation d'eau à  $12^{\circ}$  C sous une pression de  $5,5$  atmosphères.

L'effet du rafraîchissement sera encore plus favorable quand on fera usage d'eau à une pression plus grande, et il est à supposer que par ce procédé il se produit de l'ozone, qui rendra l'air plus oxygéné.

L'abondance de l'eau disponible est telle qu'elle permet d'opérer le rafraîchissement sur la plus grande échelle; on peut donc supposer que les conditions du contrat, suivant lesquelles la température dans les chantiers ne doit pas dépasser  $25^{\circ}$  C, seront satisfaites.

Du reste, il y a tant de cas dans lesquels il est démontré que des ouvriers peuvent travailler à des températures allant jusqu'à  $50^{\circ}$  C, que nous avons la conviction que les ouvriers pourraient supporter au Simplon une température non seulement de  $25^{\circ}$ , mais même de  $32^{\circ}$  C, pourvu qu'il soit voué une attention spéciale aux conditions sanitaires et au relevage fréquent du personnel.

Pour faciliter le rafraîchissement des chantiers, on peut aussi empêcher la radiation de la roche dans l'intérieur des galeries en appliquant aux parois un revêtement de planches bien jointif ou un autre revêtement isolant convenable.

Par contre, pendant l'exploitation, on peut admettre qu'il ne sera pas nécessaire de recourir à ces moyens de rafraîchissement. En effet, au Gothard comme à l'Arlberg, on a pu constater que la température a diminué considérablement après l'ouverture du tunnel, comme on le voit par le tableau suivant:

Diminution de la température de la roche après la construction du tunnel du Gothard.

Epoque de l'observation	Diminution de température à 7300 mètres du portail nord			Diminution de température à 7050 mètres du portail sud		
	Température centigrade	Diminution successive	totale	Température centigrade	Diminution successive	totale
Avril et mai 1880 .	30,46°	—	—	30,53°	—	—
Juin 1882 . . .	23,73°	6,73°	—	23,39°	7,14°	—
Juillet 1885 . .	22,20°	1,53°	8,26°	23,10°	0,29°	7,43°

Tunnel de l'Arlberg.

Epoque de l'observation	Diminution de température à 5100 mètres du portail est		
	Température centigrade	Diminution successive	totale
Septembre 1883 . . . . .	18,5°	—	—
Janvier 1885 . . . . .	15,3°	3,2°	—
» 1886 . . . . .	14,8°	0,5°	—
» 1887 . . . . .	14,7°	0,1°	—
» 1894 . . . . .	13,8°	0,9°	4,7°

Ainsi la température a baissé au Gothard de 7,43° à 8,26° C, et à l'Arlberg de 4,7° C.

Ces deux tunnels ne sont soumis qu'à une ventilation naturelle, et, pendant la construction, l'on n'y a pas employé de moyens extraordinaires pour la ventilation et le rafraîchissement de l'air. Au Simplon, en revanche, on disposera déjà pendant la construction de quantités d'air extraordinaires. Le rafraîchissement par les injections d'eau promet également de fournir des résultats particulièrement favorables. Il y a lieu enfin de remarquer que la position parallèle des deux excavations, tunnel I et galerie II, ou tunnel I et tunnel II, et de leurs galeries transversales, exercera aussi sur le rafraîchissement de la roche une influence sensible.

Comme, après avoir construit le tunnel I, les conduites d'eau seront encore disponibles, on pourrait voir facilement, par des expériences, si un rafraîchissement ultérieur des parois offrira pour l'exploitation et pour les travaux d'entretien des avantages assez importants pour justifier, au point de vue financier, le maintien indéfini de ces conduites.

La pulvérisation de l'eau dans le tunnel pendant l'exploitation servirait non seulement au rafraîchissement, mais aussi à l'absorption de l'acide carbonique et à la production d'ozone.

### III. EXPLOITATION

#### 9. L'exploitation est-elle admissible dans les conditions projetées :

- a) *Avec un seul tunnel à simple voie et galerie parallèle d'aération?*
- b) *Avec deux tunnels parallèles à simple voie?*

L'exploitation avec un seul tunnel à simple voie et galerie parallèle, dans les conditions prévues par le projet, et en appliquant la ventilation artificielle que nous avons admise déjà pour ce cas, est possible, à condition que la galerie parallèle et les galeries transversales soient pourvues d'un revêtement en maçonnerie partout où la qualité et la structure de la roche l'exigent, de façon à exclure le cas d'éboulements pouvant troubler la ventilation dans ces galeries, et à condition que les locomotives soient construites de façon à ne produire que de l'acide carbonique par une combustion parfaite du charbon.

D'après les constatations faites à l'Arlberg, l'infection de l'air par l'acide carbonique n'est pas aussi dangereuse qu'on le croit, parce que l'acide carbonique est absorbé en grande partie par l'humidité des parois et par la vapeur d'échappement des locomotives (annexe e).

Au Simplon, les conditions seront même plus avantageuses, car il y a toujours la possibilité, en cas de nécessité, de pulvériser de l'eau pour augmenter l'absorption de l'acide carbonique.

L'acide sulfureux contenu dans la fumée est oxydé par l'ozone produit par la pulvérisation rapide de l'eau, qui l'absorbe alors sous la forme d'acide sulfurique. Ces résultats ont été constatés par l'analyse chimique de l'air, de l'eau, du mortier des maçonneries et de la rouille des rails et des traverses au tunnel de l'Arlberg.

L'oxyde de carbone et les hydrocarbures sont particulièrement nuisibles à l'organisme. Si l'air contient seulement 0,03 % d'oxyde de carbone, l'action de ce gaz commence déjà à se faire sentir; mais quand la proportion est de 0,3 %, il devient très dangereux. Ce gaz n'est pas absorbé par l'eau et se forme très facilement si la combustion est imparfaite. C'est pour cela qu'à l'Arlberg on n'emploie que du coke de première qualité et aussi sec que possible. L'expérience prouve toutefois que, si l'épaisseur du combustible sur la grille est trop grande et si le coke n'est pas assez sec, il se produit encore de l'oxyde de carbone et des hydrocarbures, qui rendent impossibles les travaux d'entretien aussitôt que l'air reste stagnant pendant un certain temps.

Pour empêcher ces inconvénients, nous recommandons l'emploi de coke bien sec et de la meilleure qualité pour maintenir le feu dans les locomotives pendant le parcours du tunnel, en alimentant la combustion par du pétrole pulvérisé, ce qui aura pour résultat la transformation complète du carbone du combustible en acide carbonique.

On doit aussi prescrire que les deux postes aux extrémités du tunnel et celui du milieu soient avertis de la marche du train à chaque kilomètre par des contacts électriques sur la voie.

L'exploitation avec deux tunnels parallèles à simple voie, dans les conditions prévues au projet, est également possible si l'on applique les mesures de sécurité ci-dessus.

Pour des raisons qui regardent à la fois l'exploitation et l'entretien, nous estimons qu'il sera



nécessaire de conserver le garage au milieu du tunnel I, même après l'achèvement du tunnel II, et d'établir aussi des signaux à cloches et des téléphones dans chaque chambre. Pour les travaux d'entretien surtout, il faudra adopter, dans un certain nombre de galeries transversales, les dispositions nécessaires pour qu'elles puissent servir de dépôts de rails.

**10. Le croisement de trains dans l'intérieur du souterrain à l'aide de la voie d'évitement qui y est prévue est-il admissible ?**

Le croisement des trains au moyen de la voie d'évitement prévue à l'intérieur du tunnel peut s'effectuer avec une sécurité suffisante, pourvu que les agents desservant le garage soient renseignés sur la marche des trains au moyen de contacts électriques placés à chaque kilomètre et que le garage puisse être couvert des deux côtés par des signaux optiques et en outre par des signaux acoustiques sûrement perceptibles.

Pour garantir la sécurité de l'exploitation, il est nécessaire que le garage dans le tunnel soit desservi par au moins deux agents bien instruits, afin que, pour le cas d'indisposition de l'un de ces agents, l'autre puisse entrer en fonctions.

Comme il a déjà été remarqué dans la réponse à la question n° 5, nous proposons d'établir, à l'endroit de l'évitement, pour les besoins de l'exploitation, deux grandes chambres, afin de pouvoir y placer plus facilement les appareils de télégraphe et autres.

**11. Quel pourrait être le débit d'un tunnel unique à simple voie construit dans les conditions proposées ?**

En se basant sur les quantités d'air prévues dans le projet pour la ventilation et sur les conditions que nous avons imposées, on peut admettre, pour le débit du tunnel unique à simple voie, une moyenne journalière de 12 trains de voyageurs et de 30 trains de marchandises, sans que l'air soit saturé de gaz nuisibles au point d'exercer une influence défavorable sur les organes respiratoires de l'homme.

Dans ce calcul, nous avons admis que la circulation de ces trains ne s'étendra qu'à 20 heures par jour, de sorte que le tunnel restera libre pendant 4 heures, ce qui favorisera la ventilation et le rafraîchissement de la roche.

**IV. DIVERS**

**12. Les experts ont-ils des observations à présenter sur le projet en dehors des réponses aux questions ci-dessus ?**

a) Etant donné que le mortier employé pour la maçonnerie de revêtement du tunnel constitue un des éléments principaux pour le maintien en parfait état du souterrain, nous recommandons de procéder, aussitôt après le commencement des travaux, à des essais destinés à établir les dosages et additions résistant le mieux aux influences constantes d'une température de 30 à 40° C dans une roche sèche et dans une roche humide.

b) Nous avons pris en considération la question concernant l'emploi de locomotives ordinaires pour l'exploitation du tunnel et avons dit que cela pourra avoir lieu sans difficultés, pourvu que le trafic ne devienne pas plus fort qu'ils n'est indiqué précédemment. Toutefois, nous croyons devoir attirer votre attention sur la traction électrique. Dans les derniers 18 à 24 mois, ce mode de traction a fait de tels progrès que le problème peut être considéré comme résolu.

Au chemin de fer «Elevated Railway» de Liverpool, d'une longueur de 6 milles anglais, les trains transportent 100 à 250 voyageurs avec sécurité et à peu de frais. Le nombre moyen de voyageurs a été en 12 mois de 6 000 000, le nombre des trains de 108 000 et le nombre des trains-milles de 620 000.

Au chemin de fer souterrain du «City and South London», le nombre des voyageurs s'est élevé à 6 000 000, tandis que le nombre des trains a été de 145 000 et celui des trains-milles de 442 000. Au point de vue de la régularité, l'exploitation n'a rien laissé à désirer.

Un nouveau chemin de fer souterrain de grande importance va être construit à Londres prochainement, pour lequel la traction électrique sera adoptée.

En Amérique, la Compagnie du chemin de fer «Baltimore and Ohio Railway» construit en ce moment des locomotives électriques pour le transport de marchandises sous la ville de Baltimore. Ces locomotives sont destinées à remorquer des trains de marchandises de 400 tonnes, en même temps que les machines de ces trains.

La traction électrique serait particulièrement avantageuse pour le tunnel du Simplon. Il y aura à chaque extrémité du tunnel assez de force hydraulique à disposition; les installations mécaniques nécessaires à la construction du tunnel pourront être utilisées à la génération du courant électrique pendant l'exploitation, et l'on pourra éviter la complication créée par la ventilation, ainsi que la réduction du trafic possible dans le tunnel.

La mise en tête de la locomotive électrique pourra être effectuée, sans perte de temps, pendant l'arrêt du train pour les besoins du service.

Il est très probable que, jusqu'au moment de l'ouverture du Simplon à l'exploitation, la traction électrique fera d'autres progrès. Notre expérience personnelle sur ce mode de traction nous permet toutefois de le recommander dès à présent. Il a non seulement l'avantage de ne pas infecter l'air dans le tunnel, mais son emploi aura aussi pour conséquence une usure beaucoup moins rapide de la superstructure métallique.

Nous faisons remarquer à ce sujet qu'au tunnel de l'Arlberg, malgré le trafic peu développé, les gaz sortant des locomotives ont eu une telle influence nuisible que la superstructure entièrement en fer a dû être renouvelée après une période d'exploitation de 10 ans.

Dans le cas où, même avec la traction électrique, il deviendrait nécessaire de refroidir l'air dans le tunnel, il pourrait être employé dans ce but la conduite d'eau déjà mentionnée, qui serait maintenue.

Pour conclure, nous faisons remarquer qu'après étude approfondie de tous les détails du projet présenté, nous sommes persuadés que la construction et l'exploitation du tunnel du Simplon ne

présenteront pas de difficultés particulières si l'on observe les mesures de prudence et de sécurité nécessaires.

Nous croyons, par la présente, avoir répondu aux questions qui nous ont été posées, et nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

En vous remerciant sincèrement de l'honneur et de la confiance que vous avez bien voulu nous témoigner, nous vous prions, Monsieur le Conseiller fédéral, de bien vouloir agréer l'assurance de notre considération très distinguée.

*Berne*, 19 juillet 1894.

**G. COLOMBO.**

**FRANCIS FOX.**

**C. J. WAGNER.**



EXTRAIT DES INSTRUCTIONS

SUR

LA MANŒUVRE DES PORTES AU TUNNEL DU SEMMERING

DES

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE

Afin d'éviter la formation de glace dans le tunnel du Semmering, celui-ci devra être fermé, pendant la période d'hiver, aux extrémités nord et sud, au moyen de portes à double battant.

Les deux battants de chaque porte devront être ouverts au moins 5 minutes avant l'arrivée du train.

Chaque battant de porte est relié avec des signaux placés à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel, de telle manière que le signal « voie libre » est donné en même temps que se fait l'enclenchement du levier d'arrêt de chaque battant.

Les moyens de signalement sont les suivants:

1. Dans chaque chambre de garde-porte, à la tête nord, ainsi qu'à la tête sud du tunnel, un appareil à cloches électriques avec bouton de manœuvre. Ces deux appareils sont reliés entre eux au moyen d'un fil conducteur.

2. Une sonnerie électrique au poste de la tête sud, avec fil conducteur et bouton de manœuvre dans le bureau de la station de Semmering, pour établir la communication avec ce poste (la station se trouve du côté de la tête nord).

3. A l'extérieur du tunnel, du côté sud et du côté nord, un mât à signaux avec deux bras mobiles et lanternes à signaux (à proximité des portes).

4. Deux lanternes à signaux à l'intérieur du tunnel, à 400 m. de la tête nord, à droite et à gauche de la voie, contre la paroi du tunnel. Ces lanternes montrent, du côté sud, *feu blanc* si la porte de la tête nord est ouverte, et *feu rouge* si la porte est fermée. (Les verres rouges mobiles de ces lanternes sont manœuvrés depuis le poste sud, au moyen du même levier et de la

même transmission et en même temps que le bras correspondant au mât, de manière à ce que le bras montre voie libre quand la lanterne montre feu blanc.)

5. Deux lanternes à signaux à l'intérieur du tunnel, à 400 m. de la tête sud, à droite et à gauche de la voie, contre la paroi du tunnel. Elles montrent, du côté nord, *feu blanc* si la porte de la tête sud est ouverte, et *feu rouge* si la porte est fermée.

*Ad* 1. Après l'ouverture de la porte de l'un des côtés, le poste du côté opposé en sera avisé par le signal réglementaire de passage de train. Ce poste accusera réception de ce signal en transmettant une fois le groupe correspondant de signaux.

---

Dès qu'il se formera de la glace dans le tunnel, les calorifères seront allumés et le resteront aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

---



LETTRE  
DE LA  
DIRECTION DU JURA-SIMPLON  
SOUMETTANT LES PLANS AU CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
ET AU GOUVERNEMENT ITALIEN

N° 73 IV S.

Lausanne, le 15 juillet 1898.

*Au Département fédéral des Affaires étrangères,*

*BERNE.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION,

Le Traité international du 25 novembre 1895 pour le percement du Simplon porte à son article 7 :

*« Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets de construction des tronçons du chemin de fer situé sur son territoire et en surveillera l'exécution. »*

*Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Conseil fédéral suisse.*

*Le Gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux. »*

La concession que notre Compagnie a obtenue sur le territoire italien pour le percement du Simplon, par convention du 22 février 1896, porte, à propos du même objet, à l'article 3 du cahier des charges qui y est annexé :

*« Les plans d'exécution des travaux à exécuter sur territoire italien doivent être préalablement approuvés par le Ministre des Travaux publics et ne pourront être modifiés sans son autorisation. La Compagnie doit également donner communication au Ministre des Travaux publics du programme et des plans des installations pour le percement du grand tunnel à exécuter sur le territoire italien. »*

Afin de ne pas être entravés par des formalités ultérieures et afin de pouvoir commencer les travaux de perforation dès que l'autorisation y nécessaire nous aura été donnée, conformément à l'article 11 du Traité international, il importe que notre Compagnie obtienne immédiatement, soit en même temps que l'acceptation de notre justification financière, l'approbation des plans ci-inclus.

Nous avons donc l'honneur de vous prier de bien vouloir faire les diligences utiles pour que le Ministre des Travaux publics d'Italie veuille bien approuver les plans ci-après, que nous vous transmettons chacun en deux exemplaires:

- I. — 1. Plan général du tracé du tunnel à l'échelle du 1 : 50 000.  
2. Profil en long du tunnel, 1 : 50 000/1000.
- II. — Plan de la ligne entre la tête sud et la station d'Iselle au 1 : 1000.
- III. — 1. Profils types et plans des chambres et des niches au 1 : 100.  
2. Tête du tunnel au 1 : 100.

Ces plans sont absolument conformes à ceux annexés au Traité international de 1895 et n'en diffèrent que par quelques modifications de cotes sans importance, qui résultent simplement d'une étude plus approfondie du projet.

Nous soumettrons ultérieurement à l'approbation des autorités italiennes les projets de détail nécessaires pour l'exécution des travaux hors du tunnel, entre la tête sud de celui-ci et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle, point kilométrique 22,600 du plan N° II ci-annexé, et nous nous proposons de procéder à ces formalités de la manière suivante, qui nous paraît conforme aux lois et prescriptions sur la matière.

Les plans de détail concernant le chemin de fer proprement dit (projet du portail du tunnel, du pont sur la Diveria et de la ligne ferrée dès ce point jusqu'à la première aiguille de la gare d'Iselle) seront adressés par votre intermédiaire au Ministre des Travaux publics d'Italie à Rome.

Ceux concernant la déviation de la route du Simplon et les travaux en corrélation avec le torrent de la Diveria seront, par contre, transmis directement par nos soins à l'approbation de la Préfecture de Novare et de l'Ingénieur en chef de la Province, afin d'être soumis à l'enquête prévue par la loi.

Le Ministre des Travaux publics d'Italie voudra bien nous faire savoir s'il est d'accord sur cette manière de procéder et prendre les mesures utiles pour que, par le fait de son approbation des plans ci-annexés, notre Compagnie soit autorisée à commencer immédiatement les travaux de perforation du tunnel. Ces travaux ne modifient pas la surface du sol et n'ont donc pas besoin d'être soumis à une enquête préalable, puisqu'ils découlent directement du Traité international de 1895 et sont conformes aux plans annexés à ce document international.

Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération, l'assurance de notre haute considération et de notre dévouement.

Pour la Direction  
des chemins de fer Jura-Simplon:

DUMUR.

*Annexes.*

Eidgenössisches  
Post- und Eisenbahndepartement.  
*Eisenbahn-Abteilung.*

*Bern, den 26. Juli 1898.*

—◇—  
N<sup>o</sup> 8520/II.

*An die Direktion der Jura-Simplon-Bahn*

*BERN.*

Wir bringen Ihnen zur Kenntnis, dass der Bundesrat in seiner Sitzung vom 14. dies den von Ihnen unterm 13. Juli d. J. vorgelegten Plänen über den Simplon-Tunnel, nämlich:

Situationsplan 1 : 50 000;

Längenprofil 1 : 50 000 und 1 : 1000.

Tunneltypen, Nischen, Kammern, Portale, nach Einsichtnahme eines Berichts, wonach diese Pläne gegenüber denjenigen vom Jahre 1893 und den dem internationalen Staatsvertrag mit Italien beigelegten keine wesentlichen Abweichungen aufweisen, die Genehmigung erteilt hat.

Im Anschluss an diese Mitteilung nehmen wir Bezug auf eine Besprechung zwischen Ihrem Herrn Direktor *Dumur* und unserm technischen Direktor, in welcher der letztere die Notwendigkeit einer Vermehrung der Zahl der Nischen im Tunnel betonte. Wir werden Ihnen nächstens unser Postulat in dieser Richtung des nähern präzisieren.

Post- und Eisenbahndepartement,

*Eisenbahn-Abteilung:*

ZEMP.

## CONTRAT

CONCERNANT

## L'EXÉCUTION DU TUNNEL DU SIMPLON

La *Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon* (désignée ci-après par *Compagnie*), représentée par M. Ernest Ruchonnet, président de la Direction, confie à la Société d'Entreprise du tunnel du Simplon *Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>* (désignée ci-après par *Entreprise*), qui accepte, l'exécution du tunnel du Simplon, aux conditions suivantes :

## ARTICLE PREMIER.

**Objet du contrat.** — Le présent contrat a pour objet la construction d'un tunnel à une voie d'environ 19 730 mètres de longueur à travers le Simplon et, éventuellement, d'un second tunnel, également à une voie, d'environ 19 750 mètres de longueur, courant parallèlement à l'ouest du premier, à la distance de 17 mètres. La galerie de direction de ce second tunnel sera exécutée en même temps que le premier tunnel et reliée à celui-ci par des galeries transversales.

A son point culminant, le premier tunnel sera élargi pour l'établissement d'une voie d'évitement de 400 mètres de longueur utile. Toutefois la Compagnie se réserve la faculté de faire abstraction de ce rélargissement, et de le remplacer par un évitement de longueur correspondante dans le second tunnel, raccordé de chaque côté au premier par un branchement. A leurs deux extrémités, nord et sud, les tunnels se termineront par des courbes. Pour faciliter le piquetage, la galerie de base ou de direction du premier tunnel sera prolongée en ligne droite du côté nord.

L'exécution du prolongement de la galerie de direction, des tranchées de tête du souterrain et de la déviation de la route à l'embouchure sud sont comprises dans les travaux faisant l'objet du présent contrat, de même que les opérations de triangulation et de piquetage pour l'axe des tunnels, les installations nécessaires à leur ventilation en cours d'exploitation, le ballastage et la pose de la voie du premier tunnel. Toutefois la Compagnie se réserve la faculté de distraire du

marché la deuxième couche de ballast (livraison et mise en place) et la pose de la voie du premier tunnel.

Le ballastage et la pose de la voie du second tunnel ne sont pas compris dans le marché.

ART. 2.

**Bases du contrat.** — Les pièces suivantes servent de base au présent contrat :

- a) Le traité international du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour le percement du Simplon,
- b) La concession accordée par l'Italie à la Compagnie le 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon (convention et cahier des charges),
- c) La loi du Valais du 19 novembre 1897 concernant les avantages accordés à la Compagnie J.-S. pour le percement du Simplon,
- d) Le cahier des charges,
- e) Le programme général d'exécution,
- f) La série de prix servant aux calculs des paiements mensuels, pour le premier et le second tunnel,
- g) Les plans, soit :
  - 1° Les 3 plans de situation,
  - 2° Le profil en long,
  - 3° Les profils types,
  - 4° Le raccordement du tunnel avec le prolongement de la galerie de direction du côté nord,
  - 5° Les raccordements au centre du tunnel,
  - 6° Les dessins des portails, des chambres et des niches.

Les pièces sous lettres *d* à *g* seront signées de part et d'autre comme le contrat, dont elles font partie intégrante.

ART. 3.

**Installations.** — Toutes les installations à faire aux deux extrémités du tunnel font partie du marché de l'Entreprise. Ces installations comprennent :

Les chantiers, les routes d'accès, les prises d'eau, les canalisations et canaux, l'éclairage électrique, les ateliers, les machines de tout genre, les voies de service, le matériel de transport, les bâtiments de toute nature, les outils de toute espèce, les puits éventuels, etc., en un mot tout ce que l'Entreprise jugera utile pour la construction du tunnel.

Conformément à l'art. 5/1 du présent contrat, la Compagnie paiera à l'Entreprise une somme à forfait pour celles de ces installations qui ressortent spécialement du percement d'un grand tunnel à travers les Alpes (perforation mécanique, ventilation et réfrigération des chantiers en cours de construction, ventilation des tunnels en cours d'exploitation, dispositions hygiéniques en faveur des ouvriers, etc.). Le prix des autres installations (éclairage, voies de service, matériel de transport, outillage, etc.) est par contre compris dans la somme à forfait fixée à l'article 5/2.

Il sera laissé pleine et entière liberté à l'Entreprise sur la manière d'établir les installations, ainsi que sur le choix de leur emplacement dans les limites des plans de situation annexés au présent contrat (art. 2, g/1); la Compagnie mettra en outre à la disposition de l'Entreprise une superficie suffisante de terrain convenablement situé pour l'établissement d'une infirmerie de chaque côté du tunnel. L'Entreprise n'aura pas à fournir les plans et devis pour la construction de ces installations, sauf en ce qui concerne les dispositions pour l'aération des tunnels en cours d'exploitation et la création des forces hydrauliques nécessaires à cette aération, dont les projets seront soumis à l'approbation de la Compagnie. L'Entreprise devra d'ailleurs livrer à la Compagnie les plans et dessins de toutes les installations exécutées.

Les installations seront établies dans leur ensemble conformément à un programme et à un devis à fournir par l'Entreprise dans les trois mois à partir de l'entrée en vigueur du présent contrat. Il sera toutefois loisible à l'Entreprise de modifier ou de réduire ce programme moyennant l'assentiment de la Compagnie, sans que la somme à forfait prévue de ce chef au marché soit diminuée. D'un autre côté, l'Entreprise n'aura aucun droit de réclamer une indemnité supplémentaire dans le cas où les installations prévues seraient insuffisantes et devraient être augmentées.

Toutes les installations sont et resteront la propriété de la Compagnie dès le moment de leur fonctionnement; mais, pendant toute la durée des travaux, elles sont à l'entière disposition de l'Entreprise, qui a, par contre, l'obligation de les entretenir en bon état, autant que cela sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

Pendant la construction éventuelle du second tunnel, l'Entreprise pourvoira à la ventilation nécessaire pour l'exploitation du premier tunnel et fournira la force nécessaire pour l'éclairage électrique éventuel de ce souterrain.

Au jour de la remise de l'un et de l'autre tunnel, les installations pour la ventilation devront être en parfait état d'entretien et de fonctionnement, prêtes pour l'exploitation. Les autres installations seront reçues par la Compagnie dans l'état où elles se trouveront.

Afin que les installations soient disposées d'une façon rationnelle et n'occasionnent pas de frais inutiles, la Compagnie indiquera à l'Entreprise, dans les 3 mois après l'entrée en vigueur du présent contrat, les emplacements à réserver pour les stations de Brigue et d'Iselle.

L'Entreprise ne pourra sans l'autorisation de la Compagnie se servir des installations au profit d'un tiers.

Si le ballastage en deuxième couche et la pose de la voie du premier tunnel sont exécutés par l'Entreprise, la Compagnie mettra gratuitement à sa disposition à Brigue, durant une période de 6 mois, 2 locomotives pour voie normale et 40 wagons plate-formes.

Si la correction du Rhône, entre le débouché du grand tunnel et le pont de Naters, est confiée à la Compagnie, l'Entreprise exécutera ce travail sur la rive gauche dès le km. 1,6 jusque vis-à-vis du Saasermauer, suivant les plans dressés par le canton du Valais et approuvés par la Confédération, pour le prix à forfait de fr. 100 000.



ART. 4.

**Revêtement des tunnels.** — Les deux tunnels seront revêtus de maçonnerie sur toute leur longueur, suivant les types annexés au contrat; la galerie de direction du second tunnel seulement où cela sera nécessaire. Le choix des types est exclusivement réservé à l'Entreprise, qui, par ce fait, assume l'obligation, là où elle aurait choisi un type trop faible, de le remplacer par un type plus fort suffisant.

Les prix à forfait comprennent le revêtement des deux tunnels dans toute leur longueur. Si toutefois la Compagnie voulait à ses propres risques en laisser certaines parties non revêtues, le montant du forfait serait diminué de fr. 286 par mètre courant non revêtu du premier tunnel, et de fr. 143 par mètre courant non revêtu du second tunnel.

ART. 5.

**Prix.** — La Compagnie paiera à l'Entreprise les prix suivants:

1. Pour toutes les installations spéciales visées à l'article 3 . . . . . fr. 7 000 000

Ce prix est un forfait, quel que soit le coût réel des installations.

2. Pour le premier tunnel à une voie avec élargissement au point culminant pour la voie de croisement, le ballast, la pose de la voie (non compris la livraison du matériel de voie), le piquetage de l'axe du tunnel, enfin la galerie de direction du second tunnel, ainsi que les galeries transversales . . . . . » 47 500 000

Cette somme est également un forfait, quelle que soit la proportion suivant laquelle les différents types de revêtement auront été nécessaires, sous réserve toutefois des dispositions de l'art 4, 2<sup>e</sup> alinéa.

En cas de suppression de l'élargissement central et de son remplacement par un évitement complet ou partiel dans le second tunnel, la somme de fr. 600 000 (n<sup>o</sup> 14 de la série de prix) sera diminuée ou majorée, et le délai d'achèvement du tunnel sera retardé ou avancé, le tout au prorata de la différence des travaux nécessaires dans les deux alternatives, et la somme à forfait de fr. 47 500 000 ci-dessus sera modifiée en conséquence.

Dans le cas où la Compagnie se chargerait du ballastage en 2<sup>e</sup> couche et de la pose de la voie du premier tunnel, cette même somme serait diminuée de fr. 153 000.

3. Pour l'exécution du second tunnel à l'exception du ballastage et de la superstructure . . . . . » 15 000 000

Ce prix est un forfait comme pour les chiffres 1 et 2.

Total fr. 69 500 000

ART. 6.

**Paiements.** — La Compagnie effectuera à l'Entreprise des paiements mensuels.

Si les installations sont effectuées conformément au programme fourni par l'Entreprise (art. 3), le paiement des sept millions de francs pour les installations spéciales se fera comme suit:

Dans la première année à partir de la date fixée pour le commencement de la perforation mécanique:

12 paiements mensuels à fr. 300 000 . . . . . = fr. 3 600 000

Dans la 2<sup>e</sup> année à partir de la même date que ci-dessus:

12 paiements mensuels à fr. 200 000 . . . . . = » 2 400 000

Dans la 3<sup>e</sup> année à partir de la même date que ci-dessus:

12 paiements mensuels à fr. 50 000 . . . . . = » 600 000

Dans la 4<sup>e</sup> année à partir de la même date que ci-dessus:

11 paiements mensuels à fr. 35 000 et 1 paiement à fr. 15 000 . . . = » 400 000

Total fr. 7 000 000

Les paiements mensuels pour les travaux du tunnel seront calculés d'après le montant approximatif des travaux exécutés, en se basant sur la série de prix art. 2, lettre *f*, et cela de manière à ce qu'après le percement de la galerie de direction du premier tunnel, ce ne soient plus les travaux exécutés qui figurent aux états de situation mensuels, mais les travaux restant à exécuter, dont la valeur sera retranchée de la somme à forfait de fr. 47 500 000.

Un mode analogue de paiement sera suivi pour l'exécution du second tunnel.

Tous les paiements seront effectués en monnaie ayant cours légal en Suisse, libres de tous frais, dans les 20 premiers jours du mois, pour le mois écoulé.

#### ART. 7.

**Délais.** — La Compagnie remettra à l'Entreprise les terrains nécessaires pour le commencement des travaux aux portails des deux côtés du tunnel (annexes *g*, 1) aussitôt que possible après l'entrée en vigueur du présent contrat.

Le programme des travaux prévoit que la perforation mécanique commencera à chaque tête trois mois après la remise à l'Entreprise des terrains ci-dessus mentionnés.

Le premier tunnel et la galerie du second tunnel devront être terminés et livrés prêts pour l'exploitation cinq ans et demi après la date fixée au programme des travaux pour le commencement de la perforation mécanique, à condition que l'Entreprise soit autorisée à travailler les dimanches et autres jours fériés à l'avancement des galeries et des puits.

Si la Compagnie distrait du marché la deuxième couche de ballast et la pose de la voie, elle devra en aviser l'Entreprise au plus tard 3½ années après la date fixée ci-dessus pour le commencement de la perforation mécanique. Par contre, l'Entreprise devra avoir terminé la première couche de ballast sur les 7 premiers kilomètres à partir de chacune des deux têtes du tunnel au moins trois mois avant la date présumée de l'achèvement du tunnel, et la mise en place de la première couche de ballast sur les 6 kilomètres au centre du tunnel, un mois avant la même date.

Si la Compagnie modifie le projet en ce qui concerne l'élargissement du premier tunnel (art. 1 et annexe g, 5), elle devra en aviser l'Entreprise dans un délai de trois ans à partir de la date fixée pour le commencement de la perforation mécanique.

Dans les quatre ans qui suivront l'achèvement du premier tunnel, la Compagnie devra décider si elle veut faire terminer le second tunnel par l'Entreprise sur la base du présent contrat et, éventuellement, donner à celle-ci l'ordre d'exécution. Dans ce cas, l'Entreprise devra terminer le second tunnel dans les 4 ans qui suivront le jour de l'ordre donné par la Compagnie.

Si cette époque s'écoule sans que la Compagnie se décide à faire exécuter le second tunnel, l'Entreprise se trouvera libérée de tout engagement vis-à-vis de la Compagnie, qui lui remettra le cautionnement qu'elle aura encore entre les mains.

ART. 8.

**Primes et pénalités.** — Au cas où l'Entreprise aurait achevé le premier tunnel dans un délai plus court que celui de cinq ans et demi prévu ci-dessus, la Compagnie lui paiera une prime d'anticipation de cinq mille francs par jour. Par contre, au cas où l'Entreprise dépasserait ce même délai de cinq ans et demi, la Compagnie pourra lui infliger une pénalité égale, soit de cinq mille francs par jour, à retrancher de la somme du forfait, à condition que le retard ne soit pas dû à une cause de force majeure, dans laquelle rentrerait une grève générale dont l'Entreprise ne porterait pas la faute.

ART. 9.

**Remise des terrains et concessions nécessaires aux installations.** — Tous les terrains nécessaires aux installations et aux travaux dans les limites prévues par les plans de situation (article 2, g/1) seront abandonnés gratuitement à l'usage de l'Entreprise pendant toute la durée des travaux. Il en sera de même des forces hydrauliques concédées à la Compagnie par les conventions avec l'Italie et le Valais.

La Compagnie fera toutes les diligences utiles pour mettre à la disposition de l'Entreprise les terrains nécessaires à la création des forces motrices dès qu'elle sera en possession des projets y relatifs élaborés par l'Entreprise.

La Compagnie s'engage, dans les limites de ses concessions, à faire, sur la demande et pour le compte de l'Entreprise, les expropriations nécessaires pour les carrières de pierres, gravier et sable, etc., ainsi que pour les chemins de dévestiture y relatifs, et pour les dépôts d'explosifs.

ART. 10.

**Cautionnement.** — Pour garantir l'exécution de ses engagements dans les conditions et les délais prescrits, l'Entreprise a déposé un cautionnement d'un million de francs en titres. Ce cautionnement sera porté successivement à cinq millions de francs, l'Entreprise devant remettre chaque mois, sous forme de titres, 7½% du montant des paiements reçus, jusqu'à concurrence de cinq millions de francs.

La Compagnie décidera seule de l'acceptation des titres; la valeur à leur donner dans le montant du cautionnement sera celle du cours du jour.

L'Entreprise pourra en tous temps échanger les titres du cautionnement contre d'autres acceptés par la Compagnie. Les coupons des titres déposés seront à la disposition de l'Entreprise à partir de 10 jours avant leur échéance.

Après l'achèvement du premier tunnel, le cautionnement sera réduit à deux millions de francs, c'est-à-dire que trois millions de francs seront rendus à l'Entreprise.

Durant les 2 années qui suivront l'exécution du premier tunnel, les deux millions restants serviront de garantie de l'Entreprise envers la Compagnie pour la bonne exécution des travaux, tout dommage résultant de la mauvaise exécution des travaux ou de l'emploi de mauvais matériaux devant être réparé par l'Entreprise et à ses frais.

Après 2 années écoulées, la garantie de deux millions sera réduite à un million. Après 3 années écoulées, la garantie sera réduite à un demi-million, destiné à assurer l'exécution éventuelle du second tunnel.

En cas d'exécution du second tunnel, la garantie sera reportée successivement au chiffre d'un million et demi de francs par des remises mensuelles faites par l'Entreprise, et égales au 7 % du montant des paiements reçus par elle de la Compagnie.

Après l'exécution du second tunnel, le cautionnement sera réduit à fr. 500,000, qui resteront pendant deux années entre les mains de la Compagnie comme garantie pour la bonne exécution des travaux.

#### ART. 11.

**Réception des travaux.** — Environ douze mois avant l'achèvement du tunnel, la Compagnie procédera contradictoirement avec l'Entreprise à une réception provisoire de la partie du tunnel déjà terminée (sans ballast et voie).

Peu avant l'achèvement du tunnel, la Compagnie procédera contradictoirement avec l'Entreprise à une deuxième réception provisoire.

Enfin, une fois le tunnel achevé, la Compagnie en provoquera la réception officielle par les autorités compétentes.

Après chacune de ces réceptions, l'Entreprise devra obvier à toutes les défectuosités et lacunes qui seront constatées.

Tant au point de vue des primes et pénalités (art. 8) qu'à celui de la restitution partielle du cautionnement (art. 10), le tunnel sera considéré comme achevé au plus tard 15 jours après que la voie se trouvera en état d'être exploitée, alors même qu'il resterait quelques travaux de parachèvement pouvant être exécutés pendant l'exploitation.

Si toutefois la Compagnie fait elle-même le ballastage en seconde couche et la pose de la voie, le tunnel sera considéré comme achevé un mois après que les 6 kilomètres au centre du

tunnel auront été remis à la Compagnie, étant réservé toutefois que la galerie parallèle et les installations pour l'aération se trouvent en état d'exploitation, comme ci-dessus.

La réception du second tunnel se fera de la même manière.

ART. 12.

**Impôts et taxes.** — L'Entreprise est mise au bénéfice de tous les avantages qui résultent pour elle de la concession italienne et des engagements souscrits par le canton du Valais en fait d'exemptions ou de limitations des droits d'entrée et d'impôts.

La Compagnie appliquera aux transports de l'Entreprise destinés à la construction du tunnel les tarifs prévus à l'art. 4 du « règlement du 1<sup>er</sup> mai 1893 concernant la taxe à appliquer sur les chemins de fer suisses aux transports en service. »

ART. 13.

**Résiliation du contrat.** — En cas de faillite de l'Entreprise, le présent contrat sera résilié de plein droit.

ART. 14.

**Reprise des travaux par la Compagnie.** — Dans le cas où la Compagnie constaterait que l'Entreprise est en retard de plus d'une année sur le programme général d'exécution prévu à l'art. 2, lettre c, la dite Compagnie, après une mise en demeure qu'elle estimerait non suivie d'effet, pourra immédiatement se substituer à l'Entreprise en résiliant le contrat, et continuer elle-même les travaux, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par la Compagnie à l'Entreprise, ou réciproquement.

ART. 15.

**Règlement de compte éventuel.** — Dans les cas de résiliation du contrat prévus aux articles 13 et 14, il interviendra un règlement de compte entre l'Entreprise ou ses ayants droit et la Compagnie.

Dans ce règlement, il sera appliqué :

- a) Aux quantités exécutées pour les travaux du tunnel, le prix de la série de prix prévue à l'art. 2, lettre f;
- b) Aux travaux d'installations spéciales exécutés suivant le programme de l'art. 3, les paiements prévus à l'art. 6 pour les dites installations.

La somme constituant le cautionnement de l'Entreprise au moment de la résiliation sera en tous cas acquise à la Compagnie.

ART. 16.

**Procédés techniques.** — La Direction de la Compagnie s'engage à garder par devers elle le programme de l'Entreprise en ce qui concerne les procédés techniques, ainsi que les calculs y relatifs, ces deux choses étant reconnues la propriété de l'Entreprise. Il ne pourra être fait exception à cette réserve que vis-à-vis des organes du Département fédéral des Chemins de fer et du Ministère italien des Travaux publics, considérés comme liés par le secret professionnel.

ART. 17.

**Entrée en vigueur du présent contrat.** — Le présent contrat entrera en vigueur dès que sa ratification par le Conseil d'Administration de la Compagnie aura été notifiée à l'Entreprise par la Direction de la Compagnie.

Cette notification devra être faite avant le 31 décembre 1898, faute de quoi le présent contrat deviendra nul et de nul effet.

ART. 18.

**Litiges.** — Les différends qui pourraient s'élever entre les parties contractantes au sujet de la présente convention seront portés:

- a) Ceux d'une valeur dépassant fr. 3000 devant le Tribunal fédéral suisse, jugeant comme instance unique;
- b) Ceux d'une valeur ne dépassant pas fr. 3000 devant un tribunal arbitral composé de 3 membres, nommés par le président du Tribunal fédéral suisse.

Pour toutes les notifications juridiques, les contractants font élection de domicile au greffe du Tribunal du district de Berne.

ART. 19.

Le contrat intervenu entre les parties le 20 septembre 1893 concernant l'exécution du tunnel du Simplon est abrogé.

Fait et signé en deux doubles originaux à *Berne*, le 15 avril 1898.

Société d'Entreprise du Tunnel  
du Simplon:

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>.

Direction du Jura-Simplon:

RUCHONNET.



# DÉCISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

DU SAMEDI 28 MAI 1898



Sur la proposition de la Direction, appuyée par le Comité, le Conseil prend la résolution suivante:

« Le Conseil d'Administration de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,

« Après avoir pris connaissance des décisions de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 27 mai 1898, concernant le percement du Simplon, et faisant usage des pouvoirs que ces décisions lui confèrent,

« *Ratifie* le contrat conclu le 15 avril 1898 entre la Société d'Entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> et la Direction des chemins de fer Jura-Simplon, ainsi que le contrat d'emprunt conclu le 29 décembre 1897 entre cette Direction et la Banque cantonale de Berne, de concert avec la Banque cantonale vaudoise, la Banque cantonale de Zurich, la Banque cantonale de Soleure et la Banque cantonale neuchâteloise, contrat dont l'échéance a été prolongée jusqu'au 20 juillet 1898.

« *Il invite en outre la Direction* à soumettre au Conseil fédéral et au Gouvernement italien la justification financière prévue à l'art. 11 du Traité international du 25 novembre 1895, et lorsque l'autorisation de commencer les travaux, prévue au même article, aura été accordée, à aviser officiellement la Société d'Entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> et le Syndicat des Banques que les contrats conclus avec eux le 15 avril 1898 et le 29 décembre 1897 ont été ratifiés par le Conseil d'Administration du Jura-Simplon et qu'ils sont dès lors entrés en vigueur. »



## CAHIER DES CHARGES

### ANNEXE AU CONTRAT CONCERNANT L'EXÉCUTION DU TUNNEL DU SIMPLON

(Article 2, lettre *a*)

#### 1.

Le contrat a pour objet la construction *à forfait* du grand tunnel du Simplon, aux frais, périls et risques de l'Entreprise, uniquement contre paiement par la Compagnie des sommes fixées dans le contrat.

Objet  
du contrat.

Les prix du forfait sont basés sur les propres recherches, études et calculs de l'Entreprise, la Compagnie n'assumant aucune responsabilité quelconque relativement à l'exactitude des renseignements contenus dans les différentes publications faites par elle ou par des tiers sur le projet de percement du Simplon. — L'Entreprise ne pourra donc en aucun cas se prévaloir de difficultés ou d'événements imprévus qui se présenteraient en cours d'exécution des travaux pour prétendre à une augmentation des prix du forfait.

A l'exception du télégraphe, des signaux et des poteaux indicateurs de pente ou de distance et des autres prestations expressément réservées à la Compagnie dans le contrat ou le présent cahier des charges, les prix du forfait comprennent toutes les fournitures, toutes les mains-d'œuvre et toutes les sujétions quelconques nécessaires pour rendre le tunnel proprement dit dans un état d'achèvement complet et parfait.

Les prix du forfait comprennent en outre et notamment toutes les chances auxquelles l'Entreprise peut être exposée par suite des conditions climatiques, des avalanches, des inondations, des éboulements, de la configuration ou de la nature des roches et terrains traversés, de l'affluence des eaux d'infiltration, quelle qu'en soit l'importance, de la température intérieure, quel qu'en puisse être le degré, des phénomènes atmosphériques ou de toute autre cause quelconque, à l'exception toutefois des cas d'une guerre dans laquelle la Suisse ou l'Italie serait engagée, des épidémies et des grèves ne provenant pas de la faute de l'Entreprise, des tremblements de terre ou d'autres cas de force majeure analogues. — Dans ces différents cas de force majeure, dûment

constatés, l'Entreprise n'aurait d'ailleurs droit qu'à une prolongation du délai d'achèvement égale à la perte de temps qui en serait résultée pour elle.

2.

Piquetage  
et nivellement.

Le piquetage et le nivellement de l'axe du tunnel, ainsi que les opérations de triangulation nécessaires pour déterminer cet axe, rentrent dans le contrat à forfait de l'Entreprise. La Compagnie fixera toutefois de chaque côté du tunnel le point d'origine du tracé.

A partir de l'ordre de commencer les travaux, toutes les études et opérations complémentaires incomberont exclusivement à l'Entreprise, laquelle garantit l'exactitude de l'axe du tunnel, aussi bien en plan qu'en profil en long.

On fera au moins un grand piquetage par chaque kilomètre d'avancement de la galerie de direction, en le commençant depuis l'observatoire hors du tunnel. Pour rendre ces opérations toujours possibles, l'Entreprise ne devra établir aucune installation à poste fixe entre deux plans verticaux distants chacun de 50 cm. à droite et à gauche de l'axe du tunnel.

3.

Programme  
des travaux.

L'Entreprise sera libre de dépasser les prévisions du programme des travaux. Si elle restait en retard sur ce programme, les articles 14 et 15 du contrat seraient applicables.

4.

Profil en long.

Le profil en long fixé par l'annexe *g* 2 de l'article 2 du contrat pourra être modifié en ce qui concerne le palier de 500 m. prévu pour la voie de croisement au faite du tunnel; ce palier pourra être remplacé par des pentes ou des rampes de 1 ‰, selon que les galeries de direction seront en avance du côté nord ou du côté sud.

5.

Profil  
en travers.

Les profils en travers suivant lesquels le tunnel devra être percé sont fixés par l'annexe *g* 3 de l'article 2 du contrat. Le choix des profils à appliquer est réservé à l'Entreprise (article 4 du contrat); toutefois celle-ci indiquera à la Compagnie les profils choisis avant de commencer les revêtements. En cas d'insuffisance du profil n° 5, l'Entreprise devra en appliquer un plus fort.

Si cela devenait nécessaire, la Compagnie aurait le droit de demander après coup le revêtement des parties laissées sans muraillement à l'origine. Toutefois ces revêtements complémentaires ne devront en aucun cas dépasser une longueur moyenne journalière de plus de 4 m. courants de revêtement, jusqu'au moment où la pose de la voie définitive commencera.

Les galeries de base auront une section minimale de 6 m<sup>2</sup>.

Les galeries de faite, une section minimale de 4 m<sup>2</sup>.

Les galeries parallèles, une section libre minimale de 7 m<sup>2</sup>.

Les galeries transversales entre les galeries de base et les galeries parallèles seront espacées de 200 m. environ et auront au moins la même section que les galeries de base.

L'évitement au centre du tunnel aura une longueur utile de 400 m., mesurés entre les piquets

de police. Il sera établi au point culminant du souterrain, conformément au profil de l'annexe *g 3* de l'article 2 du contrat.

Après l'achèvement du tunnel, rien ne devra empiéter sur la section normale du vide des profils en travers. L'Entreprise devra donc, en particulier, surélever suffisamment les cintres en prévision du tassement des maçonneries.

## 6.

La méthode de construction est déterminée d'une manière générale par l'établissement préalable des quatre galeries — de base, de faite, parallèles et transversales.

Méthode  
de construction.

Ces galeries seront autant que possible percées au moyen des perforatrices Brandt, à rotation et à pression hydraulique.

La succession des travaux de battage au large et de revêtement est laissée au choix de l'Entreprise et se fera généralement comme suit :

Elargissement et battage au large sur le profil entier; revêtement des piédroits, puis revêtement de la voûte.

Toutefois, dans les parties du tunnel qui ne seraient pas exposées à des pressions de la part du terrain traversé, on pourra exceptionnellement procéder comme suit :

Elargissement en calotte, revêtement de la voûte, battage au large du strosse et revêtement des piédroits.

Le battage au large et le revêtement suivront d'aussi près que possible le percement de la galerie de direction.

Les revêtements endommagés par les coups de mine devront être soigneusement réparés.

## 7.

Les déblais extraits du tunnel seront déposés aux endroits désignés à cet effet dans l'annexe *g 1* de l'article 2 du contrat et mis gratuitement à la disposition de l'Entreprise.

Déblais du  
tunnel et places  
de dépôts.

Celle-ci sera libre de commencer ces dépôts et de les poursuivre là où cela lui conviendra le mieux. Toutefois, l'établissement de la plate-forme de la ligne d'accès dans un périmètre de 1000 m. du côté sud et jusqu'à la gare actuelle de Brigue du côté nord devra être en tout cas assuré au moyen des déblais du tunnel pour autant que cela conviendrait à la Compagnie.

A la fin des travaux les dépôts devront être remis dans un bon état de finissage et de règlement.

Il sera loisible à l'Entreprise d'utiliser comme matériaux de construction les déblais provenant de l'excavation du souterrain pourvu que ces matériaux possèdent les qualités requises. Les matériaux de cette provenance devront toujours être triés avec soin et emmétrés avant leur mise en œuvre, afin que leur qualité soit en tout cas vérifiée et qu'elle puisse être facilement contrôlée en tout temps. Si cela est nécessaire, ces matériaux devront être préalablement transportés hors du tunnel.

8.

Matériaux pour  
maçonneries.

Tous les matériaux employés aux revêtements devront être d'excellente qualité.

L'Entreprise fera procéder à des essais sur les matériaux qu'elle voudra mettre en œuvre et elle en communiquera les résultats à la Compagnie.

Les essais sur les chaux, ciments et mortiers seront répétés d'une manière permanente dans la proportion d'un essai sur deux cents sacs mis en œuvre.

Le *sable* pour la préparation du mortier devra être pur, homogène et provenir de pierres dures. Il devra être généralement lavé avant son emploi.

Le *gravier* pour béton pourra être du gravier de rivière ou provenir de pierres cassées suffisamment dures et non-gélives; sa grosseur ne devra pas dépasser 6 cm., et il devra être lavé immédiatement avant son emploi.

Les *pierres* devront provenir des meilleures carrières de la contrée. Elles devront avoir des dimensions suffisantes et résister aux pressions à supporter, à l'humidité et aux changements de température. Elles devront être parfaitement propres et, si ce n'était pas le cas, nettoyées à la brosse de fer ou lavées.

Lorsque le terrain traversé devra simplement être revêtu pour être soustrait aux influences atmosphériques, et lorsqu'il n'exercera par conséquent pas de pression sur le revêtement, on pourra employer dans le profil n° 2 des moellons artificiels en béton de ciment, possédant une dureté et une résistance suffisantes.

On utilisera exclusivement pour les maçonneries de la *chaux hydraulique lourde* et du *ciment*. Ces matières devront être de première qualité et remplir toutes les conditions fixées par la Société suisse des ingénieurs et architectes.

Les proportions des divers matériaux entrant dans la composition des mortiers et du béton seront fixées à l'avance, suivant les conditions de provenance et d'emploi; les dosages adoptés seront exactement observés en cours d'exécution.

9.

Genre de  
maçonnerie.

On appliquera trois genres de maçonnerie, à savoir :

- 1° La maçonnerie ordinaire à joints irréguliers,
- 2° La maçonnerie ordinaire par assises,
- 3° La maçonnerie en moellons piqués ou en pierres de taille, soit maçonnerie d'appareil.

Dans la maçonnerie ordinaire les pierres sont simplement dégrossies au marteau par le maçon lui-même, au moment de leur emploi, mais pas sur le tas. Pour le revêtement de la voûte, toutefois, les pierres devront être préalablement équarries au marteau têtue et triées de manière à présenter une hauteur d'assise uniforme pour chaque assise.

Dans la maçonnerie en moellons piqués ou en pierres de taille, les pierres sont travaillées d'avance par un tailleur de pierres suivant des dimensions prescrites.

Dans toute espèce de maçonnerie on observera avec soin une bonne et solide liaison des pierres entre elles, en évitant les nids de mortier et de petites pierres.

Sur les parements vus, on évitera de remplir les joints au moyen d'éclats de pierres ou de cales.

#### 10.

Lors de l'ouverture des chantiers de revêtement, l'Entreprise devra préalablement exécuter un échantillon de chaque genre de maçonnerie. Ces échantillons, établis en général sur le premier anneau à revêtir suivant le genre considéré, serviront de types pour l'exécution de tous les revêtements ultérieurs du même genre. Ces types devront être agréés par la Compagnie et consciencieusement suivis par l'Entreprise.

Emploi des divers genres de maçonnerie.

La maçonnerie ordinaire à joints irréguliers pourra être employée pour les fondations et pour les piédroits jusqu'au commencement de la voûte.

La maçonnerie ordinaire par assises sera employée pour les voûtes; elle pourra l'être également pour les fondations et les piédroits.

La maçonnerie en pierres d'appareil sera exclusivement réservée à la voûte des parties exposées à de fortes pressions.

#### 11.

On ménagera des barbicanes dans les piédroits partout où cela sera nécessaire et on les prolongera par des gueulards réservés entre la maçonnerie et le terrain naturel jusqu'à la naissance de la voûte et au delà si l'affluence de l'eau le réclame.

Prescriptions diverses au sujet des revêtements.

Tous les autres vides entre le revêtement et la montagne seront soigneusement remplis en maçonnerie ordinaire à mortier.

Toute provision de mortier ou de béton qui ne trouverait pas son emploi immédiat devra être rebutée.

Les lignes de joints des assises dans chaque anneau devront suivre la pente de la voie.

Lorsque les joints n'auront pas été complètement remplis de mortier, ou lorsqu'ils ne seront pas parfaitement solides, ils devront être rejointoyés au ciment, après avoir été préalablement grattés sur 5 cm. de profondeur au moins, puis soigneusement nettoyés et lavés.

Les revêtements se feront par anneaux indépendants, dont la longueur ne sera pas inférieure à 3 m., ni supérieure à 12 m.

Dans les parties particulièrement humides du tunnel, là où le mortier serait sujet à être délavé, de même que dans les parties exposées à de fortes pressions, on emploiera exclusivement du ciment pour la confection des mortiers.

Autant que possible on ne devra pas laisser de boisage derrière les revêtements ou dans leur intérieur.

#### 12.

On établira dans la galerie parallèle un canal principal de dimensions suffisantes pour l'écoulement de toutes les eaux du tunnel.

Canaux d'écoulement.



Dans le premier tunnel on établira un canal maçonné de dimensions suffisantes et on le recouvrira de dalles, ou bien on le remplacera, au choix de l'Entreprise, par une coulisse demi-cylindrique en ciment de diamètre suffisant et également recouverte de dalles.

Ce canal du premier tunnel comprendra une série de tronçons distincts, limités par les galeries transversales et débouchant chacun dans le canal principal, en suivant le tracé des galeries transversales.

Dans les parties du tunnel où il y aura d'abondantes infiltrations d'eau, l'Entreprise pourvoira à leur écoulement au moyen de coulisses transversales.

### 13.

Portails, niches  
et chambres.

Les têtes du tunnel seront exécutées d'après le projet de l'annexe G 6 à l'art. 2 du contrat. On établira des niches de 100 en 100 m. environ et des petites chambres de 1000 en 1000 m. approximativement.

On construira dans chaque tunnel quatre grandes chambres à la place de quatre petites; leur espacement sera de 5 km. environ.

Les niches et les chambres seront construites conformément aux plans et situées dans le massif entre les deux tunnels.

Les galeries transversales pourront être utilisées pour l'établissement des niches.

### 14.

Ballastage.

Avant de commencer le ballastage, la plate-forme du tunnel devra être réglée suivant l'inclinaison transversale prescrite pour l'écoulement de l'eau dans l'aqueduc. Les endroits en contre-bas de l'aqueduc et les segments vides au-dessus du radier seront préalablement remblayés jusqu'à la hauteur de la plate-forme; dans les parties inondées, ce remplissage se fera au moyen de béton ou de maçonnerie à mortier.

Le ballastage, d'une épaisseur moyenne de 45 cm., consistera en gravier de rivière ou en pierres cassées, dures et non gélives; sa grosseur ne devra pas dépasser 7 cm. Il devra être pur et dépourvu de toute gangue terreuse ou limoneuse, ainsi que de parties fines d'une grosseur de moins de 2 cm. Il devra être criblé avant sa mise en œuvre. L'épaisseur de la première couche sera de 25 cm. et celle de la seconde couche de 20 cm.

### 15.

Pose de la voie.

Si l'Entreprise exécute la pose de la voie, la Compagnie devra lui livrer les matériaux de la voie dans des places de dépôt voisines de la tête nord du tunnel un mois avant le commencement du travail.

En cas contraire, l'Entreprise aura l'obligation de faire, à prix de revient, pour le compte de la Compagnie, le transport des matériaux de la voie nécessaires pour les 7 kilomètres à partir de la tête sud du tunnel dès les places de dépôt au nord du tunnel jusqu'à celles du côté sud.

La Compagnie mettra ces matériaux à la disposition de l'Entreprise dès l'achèvement des galeries de base.

Les prescriptions spéciales du Jura-Simplon feront règle pour la pose de la voie.

#### 16.

L'Entreprise est tenue de pourvoir à une bonne ventilation des chantiers du tunnel, et, lorsque la température de l'air ambiant intérieur s'élèvera au-dessus de 25° centigrades, elle devra prendre les mesures nécessaires pour ramener et maintenir la température à cette limite.

Installations  
sanitaires  
et mesures en  
faveur des  
ouvriers.

L'Entreprise prendra toutes les dispositions nécessaires pour atteindre ce but au moyen d'aspersion d'eau froide pulvérisée, ou par tout autre moyen reconnu efficace.

L'Entreprise établira une conduite d'eau potable assurant l'alimentation de tous ses chantiers; elle pourvoira soigneusement à l'enlèvement des déjections dans l'intérieur et aux abords du tunnel.

Elle mettra à la disposition des ouvriers des bains gratuits et, aux prix de revient et sans bénéfice pour elle, des logements salubres et des vivres de bonne qualité.

Il sera interdit aux tâcherons de tenir des cantines ou des magasins de vivres.

#### 17.

L'Entreprise pourvoira à un bon éclairage de tous ses chantiers, intérieurs et extérieurs.

Eclairage.

Les chantiers pour l'exécution des revêtements devront être autant que possible éclairés au moyen de l'électricité.

#### 18.

Le marché à forfait de l'Entreprise comprend l'établissement des installations nécessaires à la ventilation du souterrain en cours d'exploitation, et cela dans les limites du programme ci-après:

Ventilation  
en cours  
d'exploitation.

*A. Lorsque le premier tunnel seul sera exploité et, par conséquent, traversé dans les deux sens par des trains.*

La ventilation se fera pendant cette période par la galerie parallèle, dont les deux embouchures seront fermées par des portes.

On introduira de chaque côté dans cette galerie une quantité d'air frais d'au moins 25 m<sup>3</sup> par seconde à la pression normale. Cet air arrivera dans le tunnel à travers une ou plusieurs des galeries transversales vers le centre du souterrain. Si cela était nécessaire, l'air devra pouvoir être rafraîchi dans ces galeries transversales au moyen d'aspersion d'eau froide.

L'air sera ainsi refoulé depuis le centre du tunnel vers ses embouchures, c'est-à-dire dans le sens opposé à la marche des trains montants, alors que les locomotives développent le plus de fumée.

On choisira convenablement les galeries transversales destinées à l'introduction de l'air, en tenant compte de la plus forte déclivité de la partie sud du souterrain et de l'excès de production de fumée qui en résultera.

*B. Lorsque les deux tunnels seront exploités, chacun d'eux n'étant par conséquent traversé que dans une seule direction par des trains.*

Une porte mobile sera établie à l'entrée de chaque tunnel et les ventilateurs en aspireront l'air intérieur au travers d'un canal débouchant dans le souterrain au delà de la porte d'entrée.

L'air frais entrera dans le souterrain par le côté opposé.

Les ventilateurs fonctionneront d'une manière continue. Ils devront aspirer une quantité minimale de 50 m<sup>3</sup> par seconde hors de chaque tunnel. Quand un train devra traverser, on ouvrira la porte d'entrée correspondante et on la refermera immédiatement après le passage du convoi.

#### 19.

**Situations.** A la fin de chaque mois, l'Entreprise remettra à la Compagnie la situation des travaux, établie conformément aux mesurages effectués contradictoirement par les agents des deux parties.

Ces mesurages seront consignés au fur et à mesure sur des feuilles d'attachements dressées en deux doubles, reconnus et signés par les dits agents et remis en un exemplaire à chacune des parties.

Après avoir vérifié l'exactitude de la situation, la Compagnie devra en verser le montant reconnu entre les mains de l'Entreprise dans les 20 premiers jours du mois suivant (art. 6 du contrat).

Les travaux qui ne seraient pas conformes aux prescriptions du cahier des charges seront refusés par la Compagnie et ne pourront figurer sur les situations.

#### 20.

**Surveillance des travaux.** La Compagnie fera surveiller les travaux de la manière qui lui conviendra.

A cet effet, son personnel aura accès permanent sur les différents chantiers de l'Entreprise, dont un délégué devra accompagner les ingénieurs de la Compagnie toutes les fois que celle-ci le requerra.

La surveillance de la part de la Compagnie ne diminuera en aucune façon la responsabilité de l'Entreprise.

#### 21.

**Défense de sous-traiter.** L'Entreprise ne pourra sous-traiter tout ou partie importante de ses travaux sans l'autorisation de la Compagnie. Dans tous les cas elle demeure responsable tant envers la Compagnie qu'envers les ouvriers et les tiers.

#### 22.

**Présence sur les chantiers.** L'Entreprise devra avoir constamment sur les lieux, c'est-à-dire à chaque embouchure du tunnel, un agent résidant sur place et autorisé à la représenter.

#### 23.

**Documents à fournir par l'Entreprise.** L'Entreprise se conformera à toutes les prescriptions légales concernant les travaux faisant l'objet du présent contrat.

Elle fournira à la Compagnie, en un nombre suffisant d'exemplaires, tous les documents qui

devront être soumis à l'approbation des autorités compétentes ou tous autres renseignements ou documents dont la Compagnie pourrait avoir besoin au sujet de l'exécution des travaux.

L'Entreprise s'engage notamment à communiquer à la Compagnie toutes les données statistiques utiles propres à fixer les éléments de durée d'exécution et de coût de futurs tunnels trans-alpins ou d'autres grands souterrains.

L'Entreprise s'engage pendant la durée des constructions à ne pas faire de publications relatives au percement du Simplon sans l'assentiment de la Compagnie.

24.

L'Entreprise devra créer une caisse de secours pour les ouvriers atteints de maladies ou de blessures par suite des travaux, ainsi que pour leurs veuves et orphelins.

Caisse  
de secours.

Elle soumettra à la Compagnie les statuts de ces caisses et se conformera aux prescriptions légales sur la matière.

25.

Les reconnaissances en vue des réceptions provisoires ou définitives des travaux par la Compagnie auront lieu contradictoirement et feront l'objet de procès-verbaux détaillés.

Reconnaissance  
des travaux.

Les parties reconnues défectueuses ou qui ne satisferaient pas aux prescriptions du contrat seront reconstruites ou modifiées aux frais de l'Entreprise. Il en sera de même pour l'exécution des compléments de travaux reconnus encore nécessaires et des réparations de dommages résultant soit de l'emploi de mauvais matériaux, ou d'une mauvaise exécution, ou de dimensions insuffisantes.

Cette obligation durera jusqu'à l'expiration du délai de garantie assumée par l'Entreprise.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins de l'Entreprise jusqu'au jour de l'ouverture à l'exploitation et par les soins de la Compagnie, mais aux frais de l'Entreprise, dès ce moment jusqu'à la réception définitive.

26.

L'Entreprise admet, conformément à l'article 7 du contrat, qu'elle pourra travailler les dimanches et autres jours fériés à l'avancement des galeries et sur les chantiers en corrélation directe avec ces travaux. Elle admet également qu'elle pourra travailler la nuit sur tous ses chantiers.

Travail  
du dimanche et  
de nuit.

27.

Les objets de valeur scientifique qui pourraient être mis au jour en cours des travaux devront être déposés par l'Entreprise entre les mains de la Compagnie.

Objets de valeur  
scientifique.

Fait et signé en deux doubles originaux à *Berne*, le 15 avril 1898.

Société d'Entreprise du tunnel  
du Simplon:

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>.

Direction du Jura-Simplon:

RUCHONNET.

# PROGRAMME GÉNÉRAL

## D'EXÉCUTION DES TRAVAUX

### ANNEXE AU CONTRAT CONCERNANT L'EXÉCUTION DU TUNNEL DU SIMPLON

(Article 2, lettre b)

On entreprendra les installations immédiatement après l'entrée en vigueur du contrat et on en activera l'exécution avec la plus grande énergie possible, soit en ce qui concerne les dispositions provisoires pour la perforation mécanique, soit en ce qui touche aux dispositions définitives, aux magasins et aux logements d'ouvriers.

Le diagramme de l'avancement normal des travaux du tunnel proprement dit est fixé comme suit pour l'ensemble des chantiers :

Année	Prolongement de la galerie de direction	Galerie de base et galerie parallèle		Galerie de faite		Excavation complète du profil		Revêtement et canal d'écoulement		Ballast et pose de voie
		m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	
1 <sup>re</sup>	420	1 900	1 900	1 500	1 500	900	900	200	200	—
2 <sup>e</sup>	—	3 700	5 600	3 600	5 100	3 600	4 500	3 500	3 700	—
3 <sup>e</sup>	—	4 100	9 700	3 900	9 000	3 800	8 300	3 900	7 600	—
4 <sup>e</sup>	—	4 600	14 300	4 600	13 600	4 500	12 800	4 400	12 000	—
5 <sup>e</sup>	—	5 100	19 400	5 200	18 800	5 400	18 200	5 500	17 500	—
Dernière demi-année	—	330	19 730	930	19 730	1 530	19 730	2 230	19 730	19 730

Fait et signé en deux doubles originaux à *Berne* et à *Winterthour*, le 20 septembre 1893.

Société d'Entreprise du tunnel du Simplon :

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>.

Direction du Jura-Simplon :

RUCHONNET.

## SÉRIE DE PRIX SERVANT AUX CALCULS DES PAIEMENTS MENSUELS

ANNEXE AU CONTRAT CONCERNANT L'EXÉCUTION DU TUNNEL DU SIMPLON (Article 2, lettre c)

Nos	Désignation des travaux	Prix successifs pour chaque kilomètre à partir des têtes										Moyenne des prix	Unité de mesure	Quantités	Sommes totales
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X				
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
1	Galeries de prolongement . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	m <sup>1</sup>	420	168 000
2	Galeries de base . . . . .	310	313	319	328	340	355	373	394	418	445	359	m <sup>1</sup>	19 730	7 069 850
3	Galeries parallèles avec canal d'écoulement . . . . .	380	384	392	404	420	440	464	492	524	560	444	m <sup>1</sup>	19 730	8 768 800
4	Galerie de faite . . . . .	220	222	228	232	240	250	262	276	292	310	253	m <sup>1</sup>	19 730	4 980 300
5	Galeries transversales . . . . .	310	313	319	328	340	355	373	394	418	445	325	m <sup>1</sup>	1 836	596 020
6	Complément de l'excavation et canal d'écoulement du premier tunnel . . . . .	590	603	629	668	720	785	863	954	1058	1175	800	m <sup>1</sup>	19 730	15 772 750
7	Revêtement . . . . .	400	404	412	424	440	460	484	512	544	580	464	m <sup>1</sup>	19 730	9 163 400
8	Portails . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 000	pièces	2	40 000
9	Niches . . . . .	100	102	106	112	120	130	142	156	172	190	132	pièces	176	23 180
10	Petites chambres . . . . .	750	760	—	810	850	900	960	—	1110	1200	918	pièces	16	14 680
11	Grandes chambres . . . . .	—	—	3000	—	—	—	—	4000	—	—	3500	pièces	4	14 000
12	Ballastage . . . . .	7,2	7,4	7,6	7,8	8. —	8,2	8,4	8,6	8,8	9. —	8,1	m <sup>1</sup>	19 730	159 570
13	Pose de la voie . . . . .	2,4	2,8	3,2	3,6	4. —	4,4	4,8	5,2	5,6	6. —	4,2	m <sup>1</sup>	19 730	82 380
14	Evitement au point culminant, soit majoration sur les prix du profil à simple voie, y compris ballast et pose de voies . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	bloc	—	600 000
15	Triangulation et études complémentaires . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	bloc	—	47 070
<i>Total général</i>															<b>47 500 000</b>



### Observations.

Au N° 5 on a compté 5 galeries transversales de 17 m. de longueur pour chaque km. I à IX et 4 de même longueur pour le km. X.

Au N° 9 on a compté 9 niches par km. pour les km. I à IX et 7 niches pour le km. X.

La série des prix ci-dessus ne s'applique qu'aux travaux du premier tunnel.

Fait et signé en deux doubles originaux à *Berne* et à *Winterthour*, le 20 septembre 1893.

Société d'Entreprise du tunnel  
du Simplon:

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>.

Direction du Jura-Simplon:

RUCHONNET.



# CONVENTION ADDITIONNELLE

AU

## CONTRAT DU 15 AVRIL 1898

CONCERNANT

### L'EXÉCUTION DU TUNNEL DU SIMPLON

---

Lors des approbations des plans du tunnel du Simplon, prévues par l'article 7 du Traité international et par l'article 3 de la Concession sur territoire italien, les deux Gouvernements ont imposé à la Compagnie l'obligation d'établir des niches tous les 50 mètres, au lieu de tous les 100 mètres comme le prévoit le contrat.

Le Gouvernement italien a en outre décidé de déplacer la station d'Iselle et de la construire sur la rive gauche de la Diveria.

Ce déplacement a nécessité de modifier le tracé du tunnel à sa sortie du côté sud, en substituant à la dernière partie de son alignement droit une courbe de 400 mètres de rayon.

A son débouché sud, le tunnel est ainsi allongé de 42 mètres en chiffres ronds et sa galerie de base doit être prolongée de 273 mètres en ligne droite, à partir de l'origine de la courbe de sortie, afin de faciliter le piquetage.

Par suite de ces modifications, et en tenant compte que le contrat est un forfait, il est convenu entre les parties ce qui suit:

1. Le plan et le profil en long du tunnel à son débouché sud seront exécutés conformément au plan ci-annexé, signé par les parties, et qui complète les annexes *g/1* et *g/2* à l'article 2 du contrat.

Les emplacements prévus dans le contrat du 15 Avril 1898 pour le dépôt des déblais du tunnel ne seront pas modifiés, bien que la station d'Iselle soit reportée de la rive droite sur la rive gauche de la Diveria. Si toutefois la Compagnie demandait que ces déblais fussent utilisés

pour la plate-forme de la gare d'Iselle, l'Entreprise y consentirait à condition d'être indemnisée du supplément de dépense qui résulterait pour elle de cette nouvelle modification.

2. Il sera établi des niches tous les 50 mètres, au lieu de tous les 100 mètres (paragraphe 12 du cahier des charges et annexe g/6 à l'article 2 du contrat).

L'Entreprise recevra, par suite de cette nouvelle obligation, qui n'était pas comprise dans son marché, une somme à forfait de fr. 25,000. —, vingt-cinq mille francs, pour le premier tunnel, et de fr. 12,500. —, douze mille et cinq cents francs, pour le second.

3. Pour tenir compte des autres prestations en plus et en moins qui découlent des changements apportés au projet, le tronçon d'infrastructure pour deux voies que l'Entreprise devait construire sur une longueur de 350 mètres à partir du portail du tunnel (numéro 17 de la série de prix) sera limité à une longueur de 60 mètres et finira donc au kilomètre 22,270.

4. Il n'est d'ailleurs rien modifié aux autres clauses du contrat.

Ainsi fait et signé en deux doubles à *Lausanne*, le 9 novembre 1898.

Pour l'Entreprise du tunnel du Simplon:

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>.

Pour la Compagnie Jura-Simplon

et sous réserve de ratification par sa Direction:

J. DUMUR.

La présente Convention additionnelle a été approuvée par le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon le 17 décembre 1898.

---

# LETTRES

DES 12 ET 13 AOUT 1898, DE LA COMPAGNIE DU JURA-SIMPLON  
A LA SOCIÉTÉ D'ENTREPRISE

---

*Berne, le 12 août 1898.*

*Société d'Entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>,  
WINTERTHOUR.*

En application de l'article 17 du contrat du 15 avril 1898, conclu entre notre Compagnie et votre Société, nous avons l'honneur de vous notifier que, dans sa séance du 28 mai 1898, notre Conseil d'Administration a ratifié le dit contrat, lequel dès lors entre en vigueur dès ce jour pour déployer tous ses effets.

Pour la Compagnie des chemins de fer  
Jura-Simplon,

*Le Président de la Direction:*

RUCHONNET.

Berne, le 13 août 1898.

*Société d'Entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>,*

*WINTERTHOUR.*

MESSIEURS,

Nous vous confirmons notre office en date d'hier vous notifiant l'entrée en vigueur du contrat d'entreprise du 15 avril 1898.

Aujourd'hui, en application de l'art. 7, premier alinéa, du dit contrat, nous avons l'honneur de mettre officiellement à la disposition de l'Entreprise les terrains nécessaires pour le commencement des travaux aux portails des deux côtés du tunnel, ce dont vous venez d'être avisés par télégramme.

De ce qui précède résulte :

- 1° Que la perforation mécanique devra commencer à chaque tête du tunnel trois mois après la remise à l'Entreprise des terrains ci-dessus mentionnés, soit le 13 novembre 1898 au plus tard (contrat d'entreprise, art. 7, deuxième alinéa);
- 2° Que le premier tunnel et la galerie du second tunnel devront être terminés et livrés prêts pour l'exploitation cinq ans et demi après la date fixée pour le commencement de la perforation mécanique, soit le 13 mai 1904 (contrat d'entreprise, art. 7, troisième alinéa).

Veuillez, Messieurs, nous accuser réception de la présente notification et agréer l'expression de nos sentiments très distingués.

Pour la Direction des chemins de fer  
Jura-Simplon,

*Le Président:* RUCHONNET.

SOCIÉTÉ D'ENTREPRISE DU TUNNEL DU SIMPLON

Winterthour, le 19 août 1898.

BRANDT, BRANDAU & C<sup>ie</sup>

Chargé.

*Monsieur le président de la Direction des chemins de fer  
du Jura-Simplon,*

*BERNE.*

MONSIEUR,

En vous confirmant notre lettre du 16 ct., nous vous accusons formellement réception de votre honorée lettre du 13 ct. qui nous notifie que les terrains nécessaires pour le commencement des travaux, aux portails des deux côtés du tunnel, ont été mis à la disposition de l'Entreprise ce jour-là, en application de l'art. 7, premier alinéa, du contrat.

Nous confirmons cette notification et acceptons les conséquences que vous en tirez, savoir:

- 1° Que la perforation mécanique devra commencer à chaque tête du tunnel trois mois après la remise à l'Entreprise des terrains ci-dessus mentionnés, soit le 13 novembre 1898 au plus tard (contrat d'entreprise, art. 7, deuxième alinéa);
- 2° Que le premier tunnel et la galerie du second tunnel devront être terminés et livrés prêts pour l'exploitation cinq ans et demi après la date fixée pour le commencement de la perforation mécanique, soit le 13 mai 1904 (contrat d'entreprise, art. 7, troisième alinéa).

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments très distingués.

Société d'Entreprise du tunnel du Simplon,

*pp. Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>:*

ED. SULZER-ZIEGLER.





III

# **BASES FINANCIÈRES**

DE L'ENTREPRISE



MESSAGE  
DU  
CONSEIL FÉDÉRAL A L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
CONCERNANT LA  
SUBVENTION DE LA CONFÉDÉRATION EN FAVEUR DU PERCEMENT DU SIMPLON

(Du 3 juin 1898)

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

En exécution de la loi fédérale du 22 août 1878, accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes (*R. off.*, n. s., IV. 1), vous avez, en date du 27 avril 1887, pris l'arrêté dont la teneur suit (*Recueil des chemins de fer*, n. s., IX. 257):

« Il est pris acte de la communication d'après laquelle les cantons de Fribourg, Vaud et Valais ont décidé de s'intéresser, par des subventions au montant total de sept millions de francs, à l'entreprise du percement du Simplon (arrêté fédéral du 14 décembre 1885 concernant la prolongation des délais fixés pour la construction de la ligne du Simplon — *ibidem*, VIII. 338).

« 2. En conséquence, il est constaté que les cantons ci-dessus de Fribourg, Vaud et Valais, ainsi que ceux qui éventuellement pourraient encore accorder des subventions à l'entreprise du Simplon, ont acquis, pour l'appliquer à l'entreprise du Simplon, le droit à la subvention fédérale garantie par l'article 5 de la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer des Alpes à l'occident de la Suisse.

« 3. Les conditions détaillées relatives aux modalités du paiement effectif de cette subvention sont réservées pour être déterminées par l'Assemblée fédérale, dans le sens de la phrase finale de l'article 5 de l'arrêté cité, après la constitution et l'organisation de l'entreprise.

« 4. Le présent arrêté, n'étant pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

« 5. Le Conseil fédéral est chargé de son exécution. »

Notre rapport du 11 juin 1886 (*F. féd.* 1896, III. 705) vous a donné les renseignements les plus détaillés sur les négociations que nous avons entretenues dès lors avec le Gouvernement italien, d'une part, et avec les cantons intéressés à la ligne du Simplon et la Compagnie des chemins de fer Suisse-Occidentale-Simplon (plus tard Jura-Simplon), d'autre part, aux fins d'arriver à réaliser cette œuvre. Ensuite, nous vous avons proposé, par notre message du 4 décembre de la même année (*ibidem*, IV. 961), de ratifier le traité conclu le 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola. L'arrêté que vous avez pris sur cet objet, en date du 21 décembre 1896 (*Recueil des chemins de fer*, n. s., XIV. 311), est de la teneur suivante :

*« L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

« Vu le traité conclu à Berne le 25 novembre 1895, sous réserve de ratification, entre les plénipotentiaires de la Confédération suisse et les plénipotentiaires du Gouvernement italien, relativement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer par le Simplon ;

« Vu la concession accordée par le Gouvernement italien à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon dès la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, suivant la convention du 22 février 1896 conclue à Rome, à laquelle est annexé un cahier des charges daté du même jour ;

« Vu la requête de la Compagnie du Jura-Simplon du 3 novembre 1896 et les communications des gouvernements cantonaux de Berne, Fribourg, Vaud, Valais et Genève, du 6/21 novembre 1896 ;

« Vu le rapport du Conseil fédéral du 11 juin 1896 et son message du 4 décembre de cette année,

*« Considérant :*

« Que la concession accordée par l'autorité fédérale à la Compagnie du Jura-Simplon, soit à ses auteurs, le 24 septembre 1873, confirmée à plusieurs reprises et notamment le 22 décembre 1893, pour un chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon, prévoit déjà, à son article 29, la conclusion du présent traité ;

« Que la loi fédérale du 22 août 1878 et l'arrêté fédéral du 27 avril 1887 assurent une subvention de 4½ millions de francs aux cantons qui s'intéresseront financièrement à un chemin de fer au travers des Alpes dans la partie occidentale de la Suisse ;

« Que l'intérêt bien entendu de la grande entreprise du percement du Simplon demande que l'échange des ratifications du traité puisse suivre immédiatement le dépôt de la justification financière à fournir par la Compagnie du Jura-Simplon, ainsi que cela a été admis d'un commun accord par la conférence qui a préparé le traité de Berne du 25 novembre 1895,

*« Arrête :*

« 1. Le traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon est ratifié.

« 2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, lequel, n'étant pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur. »

Les rapports internationaux étant ainsi réglés pour cette entreprise, l'administration du Jura-Simplon s'est efforcée de réunir définitivement les *subventions* prévues par le traité.

Le montant total de ces subventions a été fixé, pour la *Suisse*, à la somme de 15 millions de francs, dont 4 1/2 millions pour la Confédération. Les négociations entamées avec les cantons de la Suisse romande aux fins d'assurer les 10 1/2 millions restants ont servi à résoudre en même temps, à l'amiable, la question controversée des *droits de retour* ou de réversion. Ainsi, certaines concessions cantonales réservaient, par analogie au système existant en France, le retour gratuit aux cantons, pour l'époque de l'expiration de la concession, de la ligne ferrée avec ses accessoires, à l'exclusion du matériel roulant et du mobilier. Ce droit de retour n'étant pas aussi réservé en faveur de la Confédération, celle-ci aurait à payer l'indemnité de rachat en conformité des concessions, et les cantons estiment avoir le droit de revendiquer une part correspondante de cette indemnité de rachat au lieu de la ligne elle-même, savoir une somme pour la fixation de laquelle il faudrait tenir compte du fait que le rachat aurait lieu le 1<sup>er</sup> mai 1903 déjà et non pas seulement à l'expiration de la concession, soit en 1957. L'indemnité de rachat de ces droits de retour avait été fixée d'un commun accord comme suit:

Pour le canton de Fribourg, à	fr. 1 800 000
» » » Vaud, »	» 750 000
» » » Neuchâtel, »	» 1 000 000
» » » Genève, »	» 700 000*)
Total	<u>fr. 4 250 000</u>

Il avait été entendu, en même temps, que la renonciation à ces droits de retour serait assimilée à un versement en espèces, de la part des cantons intéressés, lors du paiement des subventions pour le percement du Simplon. C'était, à notre avis, le meilleur moyen d'éviter les difficultés qui pourraient, après le rachat, découler des droits de retour lors de la liquidation des chemins de fer du Jura-Simplon.

Il restait encore à résoudre l'importante question de la forme sous laquelle on devait se procurer les subventions pour l'entreprise du Simplon. On s'est aperçu qu'on avait de très grandes difficultés à recueillir des subventions à fonds perdu, et que, par là, on risquait fort de retarder pendant longtemps la réalisation de cette œuvre, sinon de la compromettre totalement. Aussi avons-nous dû reconnaître que l'administration du Jura-Simplon avait trouvé une solution très pratique en proposant la création d'actions dites de « subvention Simplon ». Cette question a été discutée à fond dans une conférence qui a eu lieu le 6 mai 1897, sous la présidence de la délégation du Conseil fédéral pour l'entreprise du Simplon, entre les représentants des cantons intéressés et ceux de l'administration du Jura-Simplon. Ensuite de cela, nous avons approuvé, en ce qui nous

\*) Y compris la renonciation à la redevance prévue à l'article 11 de la convention du 14 août/15 septembre 1855, ainsi qu'à la part contributive du Jura-Simplon au traitement du commissaire cantonal des chemins de fer à la gare de Genève.



concernait, un formulaire d'engagement, pour les cantons intéressés, de payer leur part de subvention à l'entreprise du percement du Simplon. Ce formulaire a la teneur suivante:

« En exécution des résolutions prises par les organes constitutionnels du canton de . . . . . , le gouvernement soussigné, agissant au nom de ce canton, s'engage, par le présent document, envers la Compagnie Jura-Simplon, qui accepte, à participer à l'entreprise du percement du Simplon par une somme de . . . . . francs.

« Dans cette somme est comprise par . . . . . francs la valeur attribuée entre parties aux droits de retour que peut posséder le canton de . . . . . , à teneur des concessions primitives, sur certaines sections du réseau Jura-Simplon, droits auxquels ce canton déclare expressément renoncer.

« Le gouvernement soussigné s'engage à remettre au Conseil fédéral la susdite somme de . . . . . francs, à la disposition de la Compagnie Jura-Simplon, sous les conditions suivantes:

« 1. La subvention accordée par le canton de . . . . . fait partie de la subvention de quinze millions de francs prévue de la part de la Suisse (Confédération, cantons, communes et corporations) à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola.

« 2. Un cinquième de la subvention sera payé dans le délai d'un mois après que l'autorisation de commencer les travaux aura été accordée à la Compagnie conformément à l'article 11 du traité.

« Les dispositions ci-après feront règle pour le paiement des quatre autres cinquièmes.

« a) La Compagnie dressera pour chaque exercice, en temps opportun, un programme et un devis des travaux à exécuter, tant pour les installations que pour le percement du tunnel. Ce programme et ce devis seront transmis au canton de . . . . . par le Conseil fédéral.

« b) Le Conseil fédéral fixera la date du commencement du premier exercice, et, à la fin de chaque exercice, il fera connaître au canton de . . . . . le montant de la somme réellement dépensée, ainsi que la part proportionnelle de la dépense incombant à ce canton. Le paiement de cette dernière somme s'effectuera après la vérification des travaux exécutés, faite en conformité des pouvoirs attribués au Conseil fédéral par l'article 7, 2<sup>me</sup> alinéa, du traité du 25 novembre 1895. Toutefois, ces paiements ne pourront excéder, pour l'ensemble des subventions suisses, le quart du total de la dépense, ni le quart de la somme portée au budget de l'exercice.

« c) Le paiement de la part incombant au canton de . . . . . sur les sommes affectées chaque année aux travaux s'effectuera en espèces, entre les mains du Conseil fédéral, un mois après la vérification desdits travaux.

« Le solde de la subvention de . . . . . francs sera versé lors du paiement de la dernière annuité.

« d) La somme de . . . . . francs, représentant la valeur de rachat des droits de retour dont le canton de . . . . . fait abandon, sera déduite du premier versement, ainsi que des suivants, s'il y a lieu.

« 3. Les subventions de la Confédération, des cantons, des communes et des corporations seront représentées par des actions dites de « subvention Simplon » nominatives, de 200 francs chacune, créées en *augmentation du capital social* de la Compagnie Jura-Simplon. Il sera délivré, pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention, un titre unique, nominatif et intransmissible.

« Toutefois, la Confédération cédera aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui sont attribuées. A cet effet, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

« Les 22 500 actions afférentes à la subvention fédérale seront donc réparties comme suit entre les cantons:

« Au canton de Berne . . . . .	2 195 actions.
» » » Fribourg . . . . .	4 390 »
» » » Vaud . . . . .	8 780 »
» » » Valais . . . . .	2 195 »
» » » Neuchâtel . . . . .	2 745 »
» » » Genève . . . . .	2 195 »

Somme égale 22 500 actions.

« Les actions de subvention Simplon jouiront des mêmes droits que les actions ordinaires, sous les deux restrictions suivantes:

« a) Leur participation aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel à l'exploitation. Elle consistera en une part dans les trois quarts du surplus du bénéfice prévu au 4<sup>me</sup> alinéa de l'article 24 des statuts comme revenant aux actions privilégiées et aux actions ordinaires, en ce sens que ces trois quarts seront répartis entre les actions privilégiées, ordinaires et de subvention Simplon, au prorata de leur valeur nominale.

« b) En cas de liquidation de la compagnie, les actions de subvention Simplon seront remboursées immédiatement après les actions ordinaires. Après le remboursement au pair des actions de subvention Simplon, le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7 des statuts, et, s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions privilégiées, les actions ordinaires et les actions de subvention Simplon au prorata de leur valeur nominale. »

Il n'est pas douteux que les statuts du Jura-Simplon autorisent cette Compagnie à créer des actions de subvention de cette nature; les détenteurs de bons de jouissance n'ont pas le droit d'y

mettre opposition; en effet, l'article 6 des statuts des 12 décembre 1895 et 30 juin 1896, qui traite de ces bons de jouissance, dit textuellement: « Ils donnent droit au bénéfice net dans la mesure indiquée à l'article 24 des présents statuts. Les porteurs de ces bons ne sont pas représentés dans l'assemblée générale des actionnaires. Ils n'exercent aucune action sur les affaires de la Compagnie et ne peuvent s'opposer à une augmentation quelconque du fonds social. »

A notre avis, la Confédération n'a pas non plus le droit de s'opposer à ce mode de subvention. De fait, il est parfaitement juste que les subventions allouées pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer participent au bénéfice net et au produit de la liquidation de cette ligne une fois que les actions sont satisfaites. Que ce point ait été réglé autrement pour les subventions au chemin de fer du Gothard, cela ne peut pas empêcher de suivre maintenant une autre voie, paraissant plus rationnelle d'après les conditions existant dans l'espèce. Les subventions d'Etats étrangers fournies à l'entreprise du Gothard ont été payées directement par l'Italie et l'Allemagne; c'est pourquoi il fallait les traiter comme des subventions à fonds perdu, afin que ces Etats ne se fassent pas représenter comme actionnaires aux assemblées générales de la compagnie anonyme, mais que la sauvegarde des intérêts publics garantis par le traité international soit confiée au Conseil fédéral comme le seul représentant compétent des pouvoirs de l'Etat sur le territoire de la Confédération. Mais la chose est différente pour l'entreprise du Simplon, en faveur de laquelle les subventions italiennes ne sont pas fournies par l'Etat, mais par les provinces et les communes, dont la représentation au sein des assemblées générales ne se heurte à aucun obstacle de droit public.

En consentant à céder au prorata de leur subvention, aux *cantons* de la Suisse occidentale participant financièrement à l'établissement de la ligne du Simplon et non pas à la Compagnie exécutant l'entreprise du percement, les actions qui leur sont attribuées sur la subvention fédérale de 4 1/2 millions, nous nous sommes conformés au texte même de la loi du 22 août 1878 sur les subventions à accorder aux chemins de fer des Alpes; nous n'avons fait qu'appliquer ici, par analogie, le mode de procéder adopté pour le chemin de fer du Gothard. Ainsi, la Confédération ne s'est pas approprié l'excédent de dividende qui lui revenait sur sa subvention à cette dernière entreprise, mais elle l'a réparti entre les cantons au prorata du montant de la subvention qu'ils avaient fourni directement (*F. féd.* 1890, IV. 685).

En conséquence, nous avons, en date du 18 mai 1897, adhéré à la formule d'engagement dans sa teneur entière, et, le 20 du même mois, nous avons donné connaissance de notre approbation aux gouvernements des cantons intéressés.

Notre rapport à la commission du Conseil national pour la loi sur le rachat des chemins de fer relativement à l'article 47 *a* concernant le chemin de fer du Simplon, du 13 septembre 1897 (*F. féd.* 1899, IV. 194), donne déjà tous les renseignements nécessaires sur les conséquences financières qui découleraient, pour la Confédération, de la cession aux cantons des actions de subvention Simplon. Voici ce que nous disions à cet égard:

« 1. Si le percement du tunnel du Simplon n'est pas encore entrepris lorsque le chemin de fer du Jura-Simplon passera à la Confédération, la chose sera bien simple. La Confédération recevra les subventions qui lui sont garanties par les autres subventionnants, y ajoutera sa propre

subvention de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions et se procurera le surplus du capital nécessaire pour la réalisation de l'entreprise. Les cantons sont autorisés, à l'égard aussi de la Confédération, à porter en compte dans leurs subventions les sommes fixées pour le rachat des droits de réversion par convention passée entre eux et la Compagnie du Jura-Simplon.

« 2. Si le Jura-Simplon n'est racheté qu'après l'achèvement du tunnel du Simplon, deux cas se présenteront. Si le rachat a lieu sur la base du produit net concessionnel, de sorte que le produit net capitalisé soit plus important ou au moins égal au capital d'établissement, il sera évidemment possible de rembourser, entièrement ou en grande partie, la totalité du capital-actions du Jura-Simplon, y compris les actions de subvention Simplon. La Confédération n'en sera pas toutefois lésée, car elle ne paiera que ce que vaut le chemin de fer et ce qu'il lui rapportera aussi à l'avenir. Dans ce cas, les cantons réaliseraient certainement un bénéfice, puisqu'on leur rembourserait aussi le montant de leurs actions de subvention, montant versé non par eux, mais par la Confédération; ce gain des cantons n'équivaudrait cependant pas à un préjudice direct pour la Confédération. Dans le même cas, pour le chemin de fer du Gothard, ce ne seraient pas les cantons subventionnants qui recevraient l'excédent du prix de vente sur la valeur nominale des actions, mais cet excédent servirait à augmenter la valeur de liquidation des actions, ainsi que cela a été démontré par les calculs qui figurent dans le message concernant le rachat.

« Mais, si l'on rachète le Jura-Simplon en prenant pour base le capital d'établissement après l'achèvement des travaux du tunnel du Simplon, le capital d'établissement de ce réseau s'augmentera de la totalité de la somme qui aura été employée à la construction du tunnel. Il n'en résultera pas toutefois que les actions de subvention pourront être remboursées intégralement; l'indemnité de rachat servira d'abord à rembourser les actions de priorité et les actions ordinaires, et ce n'est que l'excédent éventuel qui reviendra aux actions de subvention. L'augmentation du capital d'établissement à répartir, qui résultera des frais de construction du tunnel couverts par les fonds provenant des subventions, servira donc en première ligne à améliorer le produit de la liquidation des actions ordinaires. D'après les calculs qui figurent au message concernant le rachat, il faudrait une somme ronde de 20 millions de francs pour couvrir la perte sur les actions ordinaires (49 120 000 fr. moins 29 518 866 francs). Si donc, suivant le devis, les frais de construction du tunnel jusqu'au moment où il passera de la Compagnie du Jura-Simplon à la Confédération se montent à 70 millions et si le compte de construction du Jura-Simplon ne subit au surplus pas d'autres modifications jusqu'à cette époque que celles prévues dans le message, l'indemnité de rachat monterait de 288 154 203 francs à 358 154 203 francs et la valeur réelle de la liquidation de 81 518 866 francs à 151 518 866 francs, qui se répartiraient comme suit:

« Couverture des dettes que la Compagnie devra contracter pour faire face aux fonds qui lui seront nécessaires en sus des subventions pour construire le tunnel . . .		fr. 50 000 000
« Actions de priorité . . . . .	»	52 000 000
« Actions ordinaires . . . . .	»	49 120 000
		<hr/>
		fr. 151 120 000

« Pour la répartition, aux actions de subvention, du montant de 20 millions, il ne resterait ainsi qu'une somme de 398,866 francs = 1,99 %.

« Si donc les comptes du Jura-Simplon ne s'améliorent pas jusqu'à l'époque du rachat, la liquidation de 4 1/2 millions que la Confédération fournit aux cantons à titre de subvention ne produirait pour ces derniers que 90,000 francs en chiffre rond, et la question soulevée n'aurait pour ainsi dire qu'une importance théorique.

« On pourrait, il est vrai, se demander s'il n'aurait pas convenu d'imposer comme condition qu'en cas de liquidation de la Compagnie du Jura-Simplon, les sommes revenant aux cantons au prorata de la subvention fédérale (produit de la liquidation des actions de subventions) ne devraient pas être remboursées à la Confédération par les cantons, parce qu'il ne serait pas équitable que la Confédération, si elle est obligée de payer pour la ligne du Jura-Simplon, y compris le tunnel du Simplon, davantage que sa valeur réelle, doive encore rembourser aux cantons, totalement ou partiellement, en sus des subventions qu'ils ont eux-mêmes fournies, celles payées par elle. Comme il est à prévoir que la chose n'aura pas beaucoup d'importance au point de vue financier, nous nous sommes abstenus de formuler une demande à cet égard, d'autant plus qu'une décision de ce genre aurait pu nuire à la constitution du capital nécessaire pour établir le chemin de fer du Simplon; ce capital est en train de se former, et il importe de ne pas affaiblir, par des considérations en somme purement théoriques, les efforts tendant à la réalisation d'une entreprise aussi importante. »

Cet exposé n'a été combattu ni dans l'une, ni dans l'autre de vos Chambres, qui ont ainsi sanctionné tacitement notre mode de procéder dans cette affaire.

Les subventions suisses ont alors été fixées comme suit sur cette base :

Subventionnants	Droits de retour	Espèces	Total
Berne . . . . .	—	1 000 000	1 000 000
Fribourg . . . . .	1 800 000	200 000	2 000 000
Vaud . . . . .	750 000	3 250 000	4 000 000
Valais . . . . .	—	1 000 000	1 000 000
Neuchâtel . . . . .	1 000 000	250 000	1 250 000
Genève . . . . .	700 000	300 000	1 000 000
Commune de Lausanne . . . . .	—	1 000 000	1 000 000
Montreux . . . . .	—	270 000	270 000
Société de navigation sur le lac Léman .	—	240 000	240 000
	<hr/> 4 250 000	<hr/> 7 510 000	<hr/> 11 760 000
Subvention fédérale . . . . .	—	4 500 000	4 500 000
Total	<hr/> 4 250 000	<hr/> 12 010 000	<hr/> 16 260 000



La contribution de la Suisse à la subvention totale, fixée à quinze millions dans le traité international, se trouve être ainsi dépassée de 1 260 000 francs. Si l'on ajoute la part de l'Italie à la contribution suisse, on arrive à une somme totale de 26 266 000 francs; c'est pourquoi nous avons parlé d'une somme ronde de vingt millions dans notre rapport sur la portée financière de cette entreprise.

On a eu beaucoup plus de peine à récolter les subventions *italiennes*. Outre la redevance annuelle de 66,000 liras assurée par le Gouvernement d'Italie dans le traité international pour toute la durée de la concession, redevance dont la capitalisation représente une somme d'environ un million et demi de francs, les subventions italiennes votées, jusqu'au 12 avril dernier, par les provinces, les communes et les chambres de commerce s'élèvent au montant total de 3 254 259 liras d'actions de subvention Simplon prises aux conditions de la formule d'engagement ci-dessus. On peut admettre en toute certitude que les 745 751 liras manquantes seront aussi souscrites, attendu que le Gouvernement italien a informé officiellement notre Légation à Rome, en date du 11 avril écoulé, que la subvention totale de l'Italie était assurée au chiffre de quatre millions de liras.

En même temps, ce gouvernement déclarait être disposé à transférer à la Confédération, au moment du rachat du Jura-Simplon, la concession qu'il avait accordée à cette Compagnie pour le tronçon italien de la ligne du Simplon, et que ce transfert aurait lieu aux mêmes conditions que celles dictées à la Compagnie concessionnaire.

Vous nous avez autorisés, par votre arrêté du 19 avril dernier (*F. féd.* 1898, II. 121), de donner au nom de la Confédération, dès que les plans et la justification financière pour un chemin de fer de Brigue à Iselle à travers le Simplon seront approuvés, la garantie pour le paiement des intérêts et le remboursement du capital prévue dans l'article 2 du contrat conclu le 29 décembre 1897 entre la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, d'une part, et les banques cantonales de Vaud, de Berne, de Zurich, de Soleure et de Neuchâtel, d'autre part, pour la création d'un emprunt  $3\frac{1}{2}\%$  de soixante millions de francs en vue de l'exécution du chemin de fer précité de Brigue à Iselle à travers le Simplon. Nous en avons informé la Compagnie du Jura-Simplon et le consortium des banques cantonales. Ces administrations nous ont fait savoir ensuite que, par un supplément au contrat signé aussi le 19 avril, le délai fixé primitivement au 20 de ce même mois pour les ratifications de ce document par l'Assemblée fédérale et par l'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon et pour le droit de renonciation des banques au contrat en cas de guerre (alinéas 1 et 2 de l'article 11 — *ibidem*, 122) avait été prolongé jusqu'au 20 juillet prochain.

Le 27 de ce mois, l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon a pris, sur la proposition de son conseil d'administration, les résolutions ci-après :

- « 1. L'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon approuve la marche suivie par le conseil d'administration en vue de la construction de la ligne Brigue-Iselle à travers le Simplon.



- « 2. Elle donne au conseil d'administration tous pouvoirs pour poursuivre et assurer la réalisation de cette œuvre sur la base des accords conclus jusqu'à présent par la direction et exposés dans le présent rapport. Elle l'autorise, en particulier, à ratifier soit le contrat de construction conclu avec la Société d'entreprise du tunnel du Simplon: Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>, soit le contrat d'emprunt de 60 millions de francs conclu avec le groupe des banques cantonales, et cela sous les modifications qu'il estimerait utiles pour le but à atteindre.
- « 3. Elle décide l'extention du but social, ainsi que l'augmentation du fonds social, et apporte à cet effet aux articles 1, 5, 24 et 27 des statuts de la Compagnie, arrêtés les 12 décembre 1895 et 30 juin 1896, les modifications ci-après. (*Ces modifications sont indiquées en italiques.*)

« ARTICLE PREMIER.

« Sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon*, il existe une société anonyme qui a pour objet:

« 1° La construction, le parachèvement et l'exploitation des lignes de chemin de fer concédées, savoir:

- . . . . .
- « p) Brigue à la frontière italienne par le Simplon;
- « q) *Frontière italienne à Iselle par le Simplon.*

« ART. 5.

« Le fonds social est de *cent vingt et un millions six cent vingt mille francs*, représentés par:

104 000 actions privilégiées nominatives, de 500 francs chacune, soit . . .	fr. 52 000 000
245 600 actions ordinaires nominatives, de 200 francs chacune, soit . . .	» 49 150 000
102 500 actions ordinaires dites « <i>de subvention Simplon</i> », nominatives, de 200 francs	
chacune, soit . . . . .	» 20 500 000
	<hr/>
	fr. 121 620 000

« Les actions « *de subvention Simplon* » sont créées en contre-partie des subventions à fournir par la Confédération, les cantons, les communes et les corporations suisses et par les provinces, communes et corporations italiennes pour le percement du Simplon.

« Il est délivré, pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention, un titre unique, nominatif et intransmissible. Toutefois, dans le cas où la Confédération céderait aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui sont attribuées, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

« Par la création des actions « *de subvention Simplon* », il n'est pas préjudicié au droit de la Compagnie d'augmenter en tout temps son fonds social par l'émission de nouvelles actions ordinaires ou d'actions de subvention en général.

« Toute augmentation du fonds social doit faire l'objet d'une décision de l'Assemblée générale rendue dans les formes prévues pour les modifications aux statuts.

« ART. 24.

« Le compte des recettes et des dépenses de toute nature est arrêté chaque année au 31 décembre et soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

« Sur le montant des produits après l'acquittement des frais d'entretien et d'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances, des dépenses d'administration, du service des emprunts et des amortissements, du versement au fonds de réserve et de renouvellement, il sera prélevé la somme nécessaire pour donner aux actions privilégiées un revenu de quatre et demi pour cent de leur capital (fr. 22,50 par action).

« Il sera prélevé ensuite la somme nécessaire pour donner aux actions ordinaires un revenu de quatre pour cent de leur capital (8 francs par action).

« Le surplus du bénéfice sera réparti, dans la proportion de un quart, aux bons de jouissance dont il est parlé à l'article 6 — trois quarts aux actions privilégiées, aux actions ordinaires *et aux actions de subvention Simplon* proportionnellement à leur capital respectif. *La participation des actions de subvention Simplon aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel du Simplon à l'exploitation.*

« ART. 27.

« En cas de liquidation de la Compagnie, la somme qui restera après le paiement des dettes servira avant tout à rembourser les actions privilégiées au pair, soit à cinq cents francs, puis les actions ordinaires au pair, soit à deux cents francs, *enfin les actions de subvention Simplon au pair, soit à deux cents francs.* Le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7, et, s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions de priorité, les actions ordinaires *et les actions de subvention Simplon* au prorata de leur valeur nominale. »

Il résulte de l'exposé qui précède que les fonds nécessaires pour le percement du Simplon peuvent être considérés comme assurés. Les moyens financiers qu'on a en vue couvrent le montant présumé des dépenses de l'entreprise. Le contrat conclu entre la Compagnie du Jura-Simplon et la Société Brandt, Brandau et C<sup>ie</sup> pour la construction du tunnel du Simplon proprement dit et mentionné dans notre rapport du 11 avril 1896 répond aux conditions actuelles de la technique; il a été rédigé à nouveau le 15 avril dernier et ratifié dans sa teneur nouvelle, le 15 avril écoulé, par le conseil d'administration et l'Assemblée générale du Jura-Simplon. La Société d'entreprise s'engage par ce contrat à construire, pour le prix de 54½ millions de francs, un premier tunnel à une voie et des galeries de direction pour un second tunnel parallèle et pour une voie de garage de 400 mètres de longueur au point culminant du tunnel. Celui-ci doit être prêt pour l'exploitation cinq ans et demi après le commencement du forage mécanique; ce forage doit être

entamé à chacune des têtes du tunnel trois mois après que la Compagnie aura mis les terrains nécessaires à la disposition de la Société d'entreprise.

La Compagnie du Jura-Simplon a calculé comme suit le devis sommaire pour le percement du Simplon :

*Travaux.*

a) Montant du forfait de l'entreprise . . . . .	fr. 54 500 000
b) Travaux réservés à la Compagnie Jura-Simplon . . . . .	» 3 900 000
c) Frais généraux d'administration (2 % sur le forfait et 5 % sur le reste) . . . . .	» 1 300 000
	<hr/>
	fr. 59 700 000
Intérêts intercalaires . . . . .	» 7 200 000
Autres dépenses (dépenses préliminaires, formation du capital et imprévu) . . . . .	» 3 100 000
	<hr/>
Total	fr. 70 000 000

Les fonds dont on dispose pour couvrir ces dépenses se répartissent ainsi qu'il suit :

Subventions suisses en espèces . . . . .	fr. 12 010 000
Subventions italiennes . . . . .	» 4 000 000
Produit de l'emprunt . . . . .	» 60 000 000
	<hr/>
Total	» 76 010 000

Nous devons toutefois nous réserver, cela va sans dire, l'examen minutieux des plans, des devis et des justifications financières; constatons, néanmoins, que nous possédons maintenant toutes les bases nécessaires pour la réalisation de l'entreprise.

D'après la concession, le terme de rachat des chemins de fer du Jura-Simplon tombe sur le 1<sup>er</sup> mai 1903. Or, il y a lieu d'espérer que, dans l'intervalle, on aura pu commencer le percement du tunnel, mais non pas l'achever. Aussi l'administration de cette Compagnie attachait-elle du prix à connaître d'avance notre manière de voir sur la construction du tunnel du Simplon et sur son transfert à la Confédération. Nous n'avons fait aucune difficulté pour donner connaissance à la Compagnie de notre opinion à cet égard. Vu l'importance de cette affaire, nous croyons devoir vous communiquer *in extenso* notre office du 19 avril dernier sur cet objet :

« Berne, le 19 avril 1898.

« Le Conseil fédéral suisse à la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon,

à Berne.

« MESSIEURS,

« Par votre lettre du 23 décembre, n° 28 091, vous appelez notre attention sur trois points qu'il serait bon d'examiner, pensez-vous, pour le cas où le réseau de votre Compagnie serait racheté.

« Nous avons cru devoir attendre, pour vous répondre, que le peuple eût voté la loi concernant le rachat des chemins de fer; nous avons l'honneur aujourd'hui de vous faire connaître notre manière de voir.

« *Ad. 1.* Il est exact que le Conseil fédéral, d'après l'article 2, 2<sup>me</sup> alinéa, de la loi sur le rachat du 15 octobre 1897, ne peut dénoncer, sur la base des concessions et pour le plus prochain terme prévu, que le rachat des lignes du Jura-Simplon qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de cette loi (22 février 1898).

« Mais il faut aussi tenir compte de l'article 49, 1<sup>er</sup> alinéa, de la même loi, par lequel la Confédération, comme ayant droit de la Compagnie Jura-Simplon, s'engage, vis-à-vis des cantons subventionnants, à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 24 novembre 1895, soient versées.

« Il faut tenir compte en outre de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, lequel est de nature à dissiper entièrement vos doutes. Il résulte en effet de cet arrêté que les lignes dont il transfère les concessions au Jura-Simplon — lignes au nombre desquelles figure celle d'Italie par le Simplon — forment un tout indivisible comme objet de rachat.

« Du rapprochement de ces dispositions, il résulte que la Confédération a, vis-à-vis de votre Compagnie, l'obligation de racheter, avec le réseau Jura-Simplon, et cela aux conditions fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, la ligne Brigue-frontière italienne faisant l'objet de la concession du 24 septembre 1873. A défaut d'un autre arrangement, cette ligne passera donc le 1<sup>er</sup> mai 1903 en mains de la Confédération avec les autres, dans l'état où elle se trouvera au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aura coûté jusqu'alors, le droit de rachat anticipé assuré à la Confédération par l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité, du 19 décembre 1889, demeurant d'ailleurs expressément réservé.

« *Ad. 2.* Nous admettons avec vous que, lors du rachat du Jura-Simplon, la Confédération devra se substituer à votre Compagnie en ce qui concerne les obligations et les droits stipulés dans la convention de Rome du 22 février 1896, touchant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, et que, par conséquent, c'est à la Confédération de faire les démarches nécessaires pour obtenir du Gouvernement italien le transfert à la Confédération de ladite convention. Si ce transfert a lieu, la Confédération comprendra aussi dans le rachat la section italienne du tunnel du Simplon.

« *Ad. 3.* Si, conformément aux dispositions précitées, le transfert du tunnel du Simplon à la Confédération devait avoir lieu en cours de construction, soit avant l'achèvement des travaux, nous convenons qu'il en pourrait résulter des inconvénients. Il est plus simple que la Compagnie du Jura-Simplon termine la ligne commencée Brigue-Iselle et ne la remette à la Confédération que prête à être ouverte à l'exploitation. Il en résultera que la Compagnie Jura-Simplon devra attendre, pour se dissoudre, la remise à la Confédération de la ligne du Simplon terminée.

« Nous n'hésitons donc pas à convenir avec vous de ce qui suit, savoir que, si au moment du rachat, la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, ce serait à la Compagnie du Jura-Simplon

de l'achever et de la céder à la Confédération prête à être ouverte à l'exploitation. Dans ce cas, la remise du réseau Jura-Simplon à la Confédération s'effectuerait en deux fois et donnerait lieu à deux règlements de compte successifs.

« Au moment du rachat, en effet, la Confédération prendrait possession, contre paiement, de toutes les lignes à l'exception de celle de Brigue à Iselle par le Simplon. Puis, une fois prête à être ouverte à l'exploitation, cette dernière ligne serait à son tour remise à la Confédération contre remboursement de ce qu'elle aurait coûté. En prévision de cette éventualité, il serait tenu un compte spécial des recettes et des dépenses concernant ladite ligne.

« En faisant cette déclaration, nous nous réservons expressément les droits que confère à la Confédération l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité, du 19 décembre 1889.

« Quant à la question de la comptabilisation des dépenses faites depuis l'origine jusqu'à ce jour en vue du percement du Simplon, nous prenons la liberté de vous faire remarquer qu'à cet égard ce sont les prescriptions de la loi sur la comptabilité, du 27 mars 1896, qui font règle, et qu'il ne nous appartient pas d'accorder des dérogations aux dispositions légales. »

La disposition réservée dans l'office précité de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, transférant les concessions des chemins de fer de la Suisse-Occidentale-Simplon, du Jura-Berne-Lucerne et du Berne-Lucerne aux Compagnies des deux premiers réseaux, fusionnées sous le nom de chemin de fer Jura-Simplon (*Rec. des chem. de fer*, nouv. série, X. 227), est conçue comme suit:

« Art. 2. II, f. Si la Confédération décide la construction de la ligne de Brigue à la frontière italienne, elle aura le droit, moyennant une dénonciation donnée une année à l'avance, de demander le rachat déjà pour le 1<sup>er</sup> mai 1898 ou pour le 1<sup>er</sup> mai de chacune des années suivantes jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1903. Le prix de rachat sera équivalent à vingt-cinq fois la valeur du produit net pendant les six années précédant immédiatement celle dans laquelle le rachat aura été annoncé; il ne peut cependant pas être inférieur aux frais d'établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction, toutefois, du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. »

Nous avons jugé à propos de sauvegarder expressément ce droit de la Confédération, attendu que, lors de la nationalisation des chemins de fer principaux, il pourrait survenir des circonstances ensuite desquelles il serait désirable de faire valoir ces droits.

Le moment est venu de prendre une décision définitive, fondée sur l'arrêté fédéral du 27 avril 1887 reproduit plus haut, sur le *paiement de la subvention fédérale* en faveur du percement du Simplon. Ce paiement devrait se faire, à notre avis, dans des conditions analogues à celles fixées pour les subventions cantonales et qui sont énoncées dans le formulaire d'engagement inséré ci-dessus: à savoir un cinquième dans le délai d'un mois après que l'autorisation de commencer les travaux aura été accordée à la Compagnie du Jura-Simplon et le reste au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le Conseil fédéral indiquera le montant des dépenses réelles à l'expiration de chaque période annuelle de construction; il fixera cette période annuelle et vérifiera les travaux exécutés. Le total des paiements annuels de l'ensemble des subventions suisses ne devra jamais



excéder le quart du total de la dépense, ni le quart de la somme portée au budget de l'exercice. Le solde de la subvention fédérale serait versé lors du paiement de la dernière annuité.

Il faudra instituer un *contrôle* spécial pour exercer une bonne surveillance sur l'exécution du percement du Simplon, de même qu'on l'a fait pour le chemin de fer du Gothard. Nous nous réservons de vous faire, en temps opportun, des propositions spéciales à ce sujet.

Nous prenons donc la liberté de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté ci-après, concernant la subvention de la Confédération au percement du Simplon.

Nous estimons que cet arrêté ne doit pas être soumis au referendum. Dans notre message du 18 avril 1887 concernant une subvention pour le percement du Simplon (*F. féd.* 1887, I. 857), nous vous exposions déjà que « la loi fédérale du 22 août 1878 garantit, une fois pour toutes, des subventions à deux chemins de fer des Alpes: l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse, s'ils répondent à certaines conditions légales. Cette loi ne se borne donc pas seulement à prévoir qu'une subvention sera promise plus tard dans certaines conditions à une entreprise de ce genre, mais elle accorde cette subvention une fois pour toutes. En outre, les conditions de nature générale auxquelles la loi subordonne la garantie de subvention sont indubitablement remplies en ce qui concerne l'entreprise du Simplon concessionnée par la Confédération; les cantons de la Suisse occidentale ont, dans notre opinion, acquis sans autre le droit à la subvention fédérale du moment où ils ont, de leur côté, décidé de s'intéresser financièrement à cette voie ferrée ». Maintenant, c'est à vous qu'il appartient de fixer définitivement les conditions spéciales pour le paiement de la subvention, vu qu'il ne s'agit plus aujourd'hui que de la mise en vigueur d'une disposition légale déjà prise antérieurement.

Il faut ajouter à ces considérations qu'il y a urgence de prendre une décision; nous devons, en effet, fournir la garantie fédérale pour rendre parfait l'emprunt contracté auprès des banques cantonales; cette garantie doit être donnée d'ici au 20 juillet prochain, en conformité de l'accord supplémentaire au contrat d'emprunt. Mais nous ne pourrons pas la fournir avant que la justification financière pour le percement du Simplon soit approuvée; or, la subvention fédérale de quatre millions et demi rentre dans cette justification financière. L'arrêté fédéral à adopter, n'étant pas d'utilité générale et étant d'urgence, ne doit pas être soumis au referendum.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 3 juin 1898.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.



# ARRÊTÉ FÉDÉRAL

CONCERNANT

## LA SUBVENTION DE LA CONFÉDÉRATION EN FAVEUR DU PERCEMENT DU SIMPLON

(Du 30 juin 1898)



L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 3 juin 1898;

Vu la loi fédérale accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes, du 22 août 1878<sup>1)</sup>;

En exécution de l'article 3 de l'arrêté fédéral allouant une subvention en faveur du percement du Simplon, du 27 avril 1887<sup>2)</sup>, et du traité entre la Suisse et l'Italie sur la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Brigue à Domodossola par le Simplon, du 25 novembre 1895<sup>3)</sup>,

*Arrête :*

1. La Confédération paiera à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, pour le percement du Simplon, la subvention de quatre et demi millions de francs garantie aux cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel et Genève, par la loi fédérale du 22 août 1878 et par l'arrêté fédéral du 27 avril 1887. Ce paiement s'effectuera de la manière suivante :

- a) Un cinquième dans le délai d'un mois après que l'autorisation de commencer les travaux aura été accordée à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, conformément à l'article 11 du traité conclu entre la Suisse et l'Italie le 25 novembre 1895;
- b) Les quatre autres cinquièmes conformément aux prescriptions ci-après :

La Compagnie dressera en temps opportun, pour chaque exercice, un programme et un devis des travaux à exécuter ;

Le Conseil fédéral fixera la date du commencement du premier exercice ;

La Confédération paiera la part proportionnelle lui incombant sur la somme réellement dépensée après la vérification des travaux exécutés, vérification faite en conformité des pouvoirs attribués au Conseil fédéral par l'article 7, 2<sup>me</sup> alinéa, du traité du 25 novembre 1895 ; toutefois, ces paiements ne pourront excéder, pour l'ensemble des subventions suisses, le quart du total de la dépense, ni le quart de la somme portée au budget de l'exercice ;

Le solde de la subvention sera versé lors du paiement de la dernière annuité.

<sup>1)</sup> Voir *Recueil officiel*, nouvelle série, tome IV, page 1.

<sup>2)</sup> Voir *Recueil des chemins de fer*, nouvelle série, tome IX, page 257.

<sup>3)</sup> Voir *Recueil des chemins de fer*, tome XIV, page 312.

2. La Compagnie de chemins de fer Jura-Simplon délivrera à la Confédération, contre paiement de sa subvention de quatre millions et demi de francs, un titre unique pour 22,500 actions de subvention Simplon nominatives, de 200 francs chacune; la Confédération cédera ces actions aux cantons au prorata de leur subvention, en échangeant son titre unique contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants; une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

3. La subvention fédérale est allouée sous l'expresse réserve que, pour les subventions prévues dans le traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie, la Compagnie du Jura-Simplon ne pourra pas compter des intérêts de construction et en grever le capital d'établissement.

4. Le présent arrêté, n'étant pas d'une portée générale et étant d'urgence, entre immédiatement en vigueur.

5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécuter.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 juin 1898.

*Le Président* : J. HILDEBRAND.

*Le Secrétaire* : SCHATZMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 30 juin 1898.

*Le Président* : A. THÉLIN.

*Le Secrétaire* : RINGIER.

---

#### LE CONSEIL FÉDÉRAL ARRÊTE :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution dès ce jour.

Berne, le 7 juillet 1898.

**Au nom du Conseil fédéral suisse,**

*Le Président de la Confédération* :

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération* :

RINGIER.



# LOI

DU 19 NOVEMBRE 1897

CONCERNANT LES AVANTAGES ACCORDÉS PAR LE CANTON DU VALAIS A LA COMPAGNIE JURA-SIMPLON  
POUR LE PERCEMENT DU SIMPLON



LE GRAND CONSEIL DU CANTON DU VALAIS,

Vu l'entente intervenue entre le Conseil fédéral, les Etats confédérés intéressés et la Compagnie Jura-Simplon, pour assurer à bref délai l'établissement du chemin de fer à travers le Simplon;

En exécution du décret du 1<sup>er</sup> mars 1887, concernant une subvention du Canton du Valais pour le percement du Simplon, décret accepté par le peuple valaisan le 27 mars 1887 par 15 107 voix contre 1726 rejetants;

Voulant faciliter l'exécution de cette entreprise nationale;

Sur la proposition du Conseil d'Etat,

*Ordonne :*

ARTICLE PREMIER. — L'Etat du Valais versera pour le percement du Simplon, à la Compagnie Jura-Simplon, une subvention d'un million, comprenant la somme de 280 000 francs déjà versée à l'ancienne Compagnie du Simplon, en vertu de la décision du Grand Conseil du 30 novembre 1876, pour la construction de la section du chemin de fer Viège-Brigue.

ART. 2. — La subvention du Valais sera représentée par des actions dites de *Subvention Simplon*, dont les droits et les avantages sont déterminés dans l'engagement adopté en principe, le 6 mai 1897, dans une conférence entre le Conseil fédéral, les Etats confédérés intéressés et les représentants de la Compagnie Jura-Simplon.

Le Conseil d'Etat est autorisé à apposer sa signature au bas du dit projet d'engagement au nom du Canton du Valais.

ART. 3. — Il est accordé, en outre, à la Compagnie Jura-Simplon, ou à son Entreprise générale pour le percement du tunnel, les avantages ci-après:

- a) L'exonération complète des taxes fiscales de toute espèce et des impôts cantonaux et communaux pendant toute la durée de la construction.

Ne sont pas mis au bénéfice de la faveur exceptionnelle accordée ci-dessus les employés de la Compagnie et ceux de l'Entreprise, ainsi que les sous-traitants et les ouvriers, lesquels demeurent assujettis aux impôts, taxes fiscales, permis de séjour, en usage dans le Canton du Valais.

- b) L'extension de l'exemption prévue à l'art. 26 bis de la concession du 24 septembre 1873, à tout impôt direct, tant pour le tronçon actuellement construit que pour le tronçon à construire, aussi longtemps que le rendement brut de la ligne St-Gingolph-Brigue ne dépassera pas 30 000 francs par kilomètre et par an.

Lorsque ce chiffre sera dépassé, la Compagnie Jura-Simplon paiera à l'Etat du Valais une redevance de 100 francs par an et par kilomètre. Cette redevance sera portée à 200 francs lorsque le produit brut kilométrique dépassera 50 000 francs.

- c) La concession gratuite des forces hydrauliques du Rhône nécessaires à la construction du tunnel, sous réserve des droits d'eau actuels servant à l'agriculture et à l'industrie existante.

Dès que le tunnel sera ouvert à l'exploitation, la gratuité ne s'étendra plus qu'à la force hydraulique nécessaire à la ventilation et à l'éclairage électrique du tunnel, tandis que la Compagnie paiera à l'Etat la redevance annuelle prévue par la loi pour chaque cheval de force hydraulique dont elle se sera réservé l'emploi pour d'autres buts. Les forces motrices non utilisées font retour sans indemnité à l'Etat avec la copropriété des barrages et des canaux d'adduction.

ART. 4. — Le Conseil d'Etat prêtera ses bons offices à la Compagnie Jura-Simplon pour faciliter l'entente entre celle-ci et les communes intéressées sur toutes les questions relevant de ces communes et se rattachant au percement du Simplon, telles que l'endiguement du Rhône dès le pont de Naters à la Massa, la concession des forces hydrauliques et des carrières communales, ainsi que celle des terrains incultes bourgeoisiaux et communaux.

Donné en Grand Conseil, à Sion, le 19 novembre 1897.

*Le Président du Grand Conseil, ALFRED PERRIG.*

*Les Secrétaires, CYRILLE JORIS. JULES GENTINETTA.*

#### LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DU VALAIS

##### *Arrête:*

La loi qui précède sera publiée et affichée dans toutes les communes du Canton, le dimanche 9 janvier 1898, pour entrer en vigueur dès sa promulgation.

Donné en Conseil d'Etat, à Sion, le 24 décembre 1897.

*Le Président du Conseil d'Etat, DUCREY.*

*Le Chancelier d'Etat, CH. ROTEN.*

## ENGAGEMENT

DU

CANTON DE . . . . .

CONCERNANT

## SA SUBVENTION A L'ENTREPRISE DU PERCEMENT DU SIMPLON

En exécution des résolutions prises par les organes constitutionnels du Canton de . . . . . , le Gouvernement soussigné, agissant au nom de ce Canton, s'engage, par le présent document, envers la Compagnie Jura-Simplon, qui accepte, à participer à l'entreprise du percement du Simplon par une somme de . . . . . francs.

*Dans cette somme est comprise par . . . . . francs la valeur attribuée entre parties aux droits de retour que peut posséder le Canton de . . . . . , à teneur des concessions primitives, sur certaines sections du réseau Jura-Simplon, droits auxquels ce Canton déclare expressément renoncer.*

Le Gouvernement soussigné s'engage à remettre au Conseil fédéral suisse la susdite somme de . . . . . francs, à la disposition de la Compagnie Jura-Simplon, sous les conditions suivantes:

1. La subvention accordée par le Canton de . . . . . fait partie de la subvention de quinze millions de francs prévue de la part de la Suisse (Confédération, cantons, communes et corporations) à l'article 12 du Traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola.
2. Un cinquième de la subvention sera payé dans le délai d'un mois après que l'autorisation de commencer les travaux aura été accordée à la Compagnie, conformément à l'article 11 du Traité.

Quant au paiement des quatre autres cinquièmes, les dispositions ci-après feront règle:

- a) La Compagnie dressera pour chaque exercice, en temps opportun, un programme et un devis des travaux à exécuter, tant pour les installations que pour le percement du tunnel. Ce programme et ce devis seront transmis au Canton de . . . . . par le Conseil fédéral.

b) Le Conseil fédéral fixera la date du commencement du premier exercice, et, à la fin de chaque exercice, il fera connaître au Canton de . . . . . le montant de la somme réellement dépensée, ainsi que la part proportionnelle de la dépense incombant à ce Canton. Le paiement de cette dernière somme s'effectuera après la vérification des travaux exécutés, faite en conformité des pouvoirs attribués au Conseil fédéral par l'article 7, 2<sup>me</sup> alinéa, du Traité du 25 novembre 1895. Toutefois ces paiements ne pourront excéder, pour l'ensemble des subventions suisses, le quart du total de la dépense, ni le quart de la somme portée au budget de l'exercice.

c) Le paiement de la part incombant au Canton de . . . . . sur les sommes affectées chaque année aux travaux s'effectuera en espèces, entre les mains du Conseil fédéral, un mois après la vérification des dits travaux.

Le solde de la subvention de . . . . . francs sera versé lors du paiement de la dernière annuité.

d) *La somme de . . . . . francs, représentant la valeur de rachat des droits de retour dont le Canton de . . . . . fait abandon, sera déduite du premier versement, ainsi que des suivants, s'il y a lieu.*

3. Les subventions de la Confédération, des cantons, des communes et des corporations seront représentées par des actions dites de « subvention Simplon » nominatives, de fr. 200 chacune, créées en augmentation du capital social de la Compagnie Jura-Simplon. Il sera délivré pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention un titre unique, nominatif et intransmissible.

Toutefois, la Confédération cédera aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui sont attribuées. A cet effet, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

Les 22 500 actions afférentes à la subvention fédérale seront donc réparties comme suit entre les cantons :

Au Canton de Berne . . . . .	2 195 actions.
» » » Fribourg . . . . .	4 390 »
» » » Vaud . . . . .	8 780 »
» » » Valais . . . . .	2 195 »
» » » Neuchâtel . . . . .	2 745 »
» » » Genève . . . . .	2 195 »

Somme égale 22 500 actions.

Les actions de subvention Simplon jouiront des mêmes droits que les actions ordinaires, sous les deux restrictions suivantes :



- a) Leur participation aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel à l'exploitation. Elle consistera en une part dans les trois quarts du surplus du bénéfice prévu au 4<sup>m</sup>e alinéa de l'article 24 des statuts comme revenant aux actions privilégiées et aux actions ordinaires, en ce sens que ces trois quarts seront répartis entre les actions privilégiées, ordinaires et de subvention Simplon, au prorata de leur valeur nominale.
- b) En cas de liquidation de la Compagnie, les actions de subvention Simplon seront remboursées immédiatement après les actions ordinaires. Après le remboursement au pair des actions de subvention Simplon, le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7 des statuts, et, s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions privilégiées, les actions ordinaires et les actions de subvention Simplon, au prorata de leur valeur nominale.

Fait à . . . . . , le . . . . . 189 .

Au nom du Conseil d'Etat :

Au nom de la Compagnie Jura-Simplon :

Le Conseil fédéral approuve, en ce qui le concerne, le présent engagement.



# ENGAGEMENT

DU

## GOUVERNEMENT D'ITALIE

---

Cet engagement est contenu dans l'article 3 de la Convention du 22 février 1896 (N° 13 du présent Recueil), ainsi conçu :

« Tenant compte des avantages résultant pour l'Italie du tracé actuellement projeté, l'Etat accorde à la Compagnie une subvention annuelle de 3000 lires par kilomètre, calculée sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres, c'est-à-dire de 66 000 lires par an (art. 12 du traité). »

Le 2<sup>e</sup> alinéa de cet article 12 est de la teneur suivante :

« Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille lires, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'article 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

---

# FORMULAIRE D'ENGAGEMENT DES SUBVENTIONNANTS ITALIENS

## OBBLIGAZIONE DEL COMUNE DI . . . . .

RELATIVA

### AL PAGAMENTO DELLA SOVVENZIONE AL TRAFORO DEL SEMPIONE

In esecuzione delle deliberazioni del Consiglio comunale del Comune di . . . . .  
il sottoscritto Sindaco, a nome e nell'interesse di detto Comune, si obbliga con il presente atto  
verso la Compagnia delle ferrovie del Giura-Sempione, che accetta, di partecipare all'impresa del  
traforo del Sempione con la somma di . . . . . lire.

Il sottoscritto si obbliga a rimettere alla Compagnia Giura-Sempione la somma suddetta di  
. . . . . lire sotto le seguenti condizioni:

1. La sovvenzione accordata dal Comune di . . . . . fa parte della sovvenzione  
di quattro milioni di lire prevista da parte dell'Italia (Province, Comuni e altri Enti) dall'art. 12  
del Trattato Italo-Svizzero del 25 novembre 1895 per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia  
attraverso il Sempione da Brigue a Domodossola.

Questa sovvenzione è accordata con la espressa riserva che il Comune di . . . . .  
godrà del beneficio delle condizioni più vantaggiose che potessero essere ulteriormente concesse  
alle Province, Comuni od altri Enti sovventori.

2. Un quinto della sovvenzione sarà pagato entro un mese dalla data dell'autorizzazione di  
cominciare i lavori accordata alla Compagnia secondo l'art. 11 del Trattato.

Quanto al pagamento degli altri quattro quinti si osserveranno le norme seguenti:

a) La Compagnia compilerà per ogni esercizio, in tempo utile, un programma e un preventivo  
dei lavori da eseguirsi (tanto per le installazioni che per il traforo della galleria) e li trasmetterà

al Comune di . . . . . dopo che avranno ottenuta l'approvazione del Consiglio federale Svizzero.

b) Il Consiglio federale stabilirà la data del principio del primo esercizio e al termine di ogni esercizio la Compagnia Giura-Sempione farà conoscere al Comune di . . . . . il totale della somma realmente spesa, nonchè la parte che su questa spesa spetta proporzionalmente a detto Comune. Il pagamento di tale quota si effettuerà dopo la verifica dei lavori eseguiti, in conformità dei poteri attribuiti al Consiglio federale dall'art. 7, 2° alinea, del Trattato 25 novembre 1895. Tuttavia questi pagamenti non potranno eccedere per ogni esercizio la somma di lire . . . . .

c) Il pagamento della quota spettante al Comune di . . . . . sulle somme spese in ogni esercizio si effettuerà in lire italiane nelle casse della Compagnia, un mese dopo la verifica dei lavori.

Il saldo della sovvenzione di . . . . . lire sarà versato all'atto del pagamento dell'ultima annualità.

3. La sovvenzione del Comune di . . . . . sarà rappresentata da . . . . . azioni dette di « Sovvenzione al Sempione » nominative, di 200 franchi ciascuna, create in aumento del capitale sociale della Compagnia Giura-Sempione. Per la totalità di queste . . . . . azioni sarà consegnato un titolo unico, nominativo e non trasmissibile.

Le azioni di sovvenzione al Sempione godranno gli stessi diritti delle azioni ordinarie, salvo le due restrizioni seguenti:

a) La loro partecipazione ai dividendi comincerà coll'esercizio, compresi, che seguirà la data dell'apertura della galleria all'esercizio. Essa consisterà in una parte dei tre quarti dell'avanzo di beneficio, previsto al 4° alinea dell'articolo 24 degli Statuti della Compagnia, spettanti alle azioni privilegiate, ordinarie e di sovvenzione al Sempione, in proporzione al loro valore nominale.

b) In caso di liquidazione della Compagnia, le azioni di sovvenzione al Sempione saranno rimborsate immediatamente dopo le azioni ordinarie. Dopo il rimborso alla pari delle azioni di sovvenzione al Sempione, il dappiù, se ve ne fosse, servirà: in primo luogo, a rimborsare i buoni di godimento alle condizioni stabilite dall'art. 7 degli Statuti della Compagnia, e se rimanesse ancora un avanzo, sarà ripartito tra le azioni privilegiate, le azioni ordinarie e le azioni di sovvenzione al Sempione in ragione del loro valore nominale.

4. Il presente atto entrerà in vigore il giorno in cui alla Compagnia Giura-Sempione sarà concessa l'autorizzazione di cominciare i lavori conformemente all'art. 11 del Trattato.

Fatto in doppio esemplare a . . . . . il . . . . . 1898.

Per il Comune di

Per la Compagnia Giura-Sempione

## SOUSCRIPTIONS SUISSES

### POUR LE SIMPLON

N <sup>o</sup> d'ordre	Souscripteurs	Montant de la souscription Francs
1	Confédération . . . . .	4 500 000
2	Canton de Berne . . . . .	1 000 000
3	» » Fribourg . . . . .	2 000 000 <sup>1)</sup>
4	» » Vaud . . . . .	4 000 000 <sup>2)</sup>
5	» du Valais . . . . .	1 000 000 <sup>5)</sup>
6	» de Neuchâtel . . . . .	1 250 000 <sup>3)</sup>
7	» » Genève . . . . .	1 000 000 <sup>4)</sup>
8	Commune de Lausanne . . . . .	1 000 000
9	Cercle et Collège de Montreux . . . . .	270 000
10	Compagnie de Navigation Léman . . . . .	240 000
	Total	16 260 000

<sup>1)</sup> Dont fr. 1 800 000 pour abandon de ses droits de retour, à valoir sur ses premiers versements.

<sup>2)</sup> » » 750 000 » » » » » » » » » » son » »

<sup>3)</sup> » » 1 000 000 » » » » » » » » » » ses » »

<sup>4)</sup> » » 700 000 » » » » » » » » » » » » »

<sup>5)</sup> » » 280 000 payés par avance, » » » » » » » » » » »

Total fr. 4 530 000

## SOUSCRIPTIONS ITALIENNES

N° d'ordre	Souscripteurs	Montant de la souscription Lires
1	Gouvernement italien . . . . .	600 000
2	Province de Milan . . . . .	750 000
3	» Gênes . . . . .	250 000
4	» Novare . . . . .	220 000
5	» Alessandria . . . . .	41 800
6	» Pavie . . . . .	10 450
7	» Bologne . . . . .	10 000
8	Chambre de Commerce de Bologne . . . . .	10 000
9	» » Milan . . . . .	10 032
10	» » Lodi . . . . .	2 508
11	» » Pavie . . . . .	1 045
12	» » Alessandria . . . . .	1 045
13	Caisse d'Epargne de Milan . . . . .	71 687
14	Commune de Milan . . . . .	1 150 000
15	» Gênes . . . . .	750 000
16	» Domodossola . . . . .	20 000
17	» Alessandria . . . . .	15 000
18	» Novare . . . . .	12 540
19	» Varzo . . . . .	10 450
20	» Bologne . . . . .	10 000
	A reporter	3 946 557



N° d'ordre	Souscripteurs	Montant de la souscription Lires
	Report	3 946 557
21	Commune de Arona . . . . .	5 000
22	» Legnano . . . . .	5 000
23	» Gallarate . . . . .	5 000
24	» Villa d'Ossola . . . . .	3 135
25	» Trasquera . . . . .	2 926
26	» Baveno . . . . .	2 090
27	» Trontano . . . . .	2 090
28	» Busto Arsizio . . . . .	2 090
29	» Stresa . . . . .	1 672
30	» Meina . . . . .	1 500
31	» Chignolo Verbano . . . . .	1 254
32	» Casale Corte Cerro . . . . .	1 045
33	» Crevola . . . . .	1 045
34	» Codogno . . . . .	1 045
35	» Biella . . . . .	1 045
36	» Valenza . . . . .	1 045
37	» Craveggia . . . . .	1 045
38	» Malesco . . . . .	1 045
39	» Mergozzo . . . . .	627
40	» Piedimulera . . . . .	627
41	» Bognanco Dentro . . . . .	627
42	» Druogno . . . . .	627
43	» Bellinzago . . . . .	418
44	» Cesano Maderno . . . . .	418
45	» Lesa . . . . .	418
46	» Oleggio . . . . .	418
47	» Preglia . . . . .	418
48	» Sesto S. Giovanni . . . . .	418
49	» Melegnano . . . . .	418
50	» Toceno . . . . .	418
	A reporter	3 991 481

N° d'ordre	Souscripteurs	Montant de la souscription Lires
	Report	3 991 481
51	Commune de Montecrestese . . . . .	418
52	» Camairago . . . . .	209
53	» Cameri . . . . .	209
54	» Marano Ticino . . . . .	209
55	» Ameno . . . . .	209
56	» Lambrate . . . . .	209
57	» Lonate Pozzolo . . . . .	209
58	» Montanaso Lombardo . . . . .	209
59	» S. Angelo Lodigiano . . . . .	209
60	» Suna . . . . .	209
61	» Vanzago . . . . .	209
62	» Pallanzeno . . . . .	209
63	» Brusnengo . . . . .	209
64	» Caddo . . . . .	209
65	» Buttogno . . . . .	209
66	» Ceppomorelli . . . . .	209
67	» Cressa . . . . .	209
68	» Dissimo . . . . .	209
69	» Folsogno . . . . .	209
70	» Macugnaga . . . . .	209
71	» Mozzio . . . . .	209
72	» Olgia . . . . .	209
73	» Orta Novarese . . . . .	209
74	» Re . . . . .	209
75	» Santa Maria Maggiore . . . . .	209
76	» Schieranco . . . . .	209
77	» Sedriano . . . . .	209
78	» Villette . . . . .	209
79	» Vocogno . . . . .	209
80	» Zornasco . . . . .	209
	A reporter	3 997 960

N° d'ordre	Souscripteurs	Montant de la souscription Lires
	Report	3 997 960
81	Commune de Crevalcore . . . . .	209
82	» Cervignano . . . . .	209
83	» San Martino in Strada . . . . .	209
84	» San Stefano al Corno . . . . .	209
85	» San Zenone al Lambro . . . . .	209
86	» Somaglia . . . . .	209
87	» Beura . . . . .	209
88	» Bannio . . . . .	209
89	» Calasca . . . . .	209
90	» Crodo . . . . .	209
91	» Finero . . . . .	209
92	» Formazza . . . . .	209
93	» Tappia . . . . .	209
94	» Vagna . . . . .	209
95	» Pettenasco . . . . .	209
96	» Masera . . . . .	209
97	» Chiaravalle Milanese . . . . .	209
98	» Coimo . . . . .	209
99	» Belgioioso . . . . .	209
100	» Monte Ossolano . . . . .	209
101	» Cimamulera . . . . .	209
102	» Baceno . . . . .	209
	Total	4 002 558



# CONTRAT D'EMPRUNT

Entre les soussignés:

La Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, à Berne,  
d'une part, et

La Banque cantonale vaudoise, à Lausanne,

La Banque cantonale de Berne, à Berne,

La Banque cantonale de Zurich, à Zurich,

La Banque cantonale de Soleure, à Soleure,

La Banque cantonale neuchâteloise, à Neuchâtel,

d'autre part,

*Il a été convenu ce qui suit:*

## ARTICLE PREMIER.

En vue de se procurer les ressources nécessaires pour l'exécution des concessions suisse et italienne pour la traversée du Simplon de Brigue à Iselle, la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon crée un emprunt de **soixante millions de francs à 3½ % d'intérêt.**

## ART. 2.

En conformité de la décision prise par le Conseil fédéral le 4 courant, sous réserve de ratification par l'Assemblée fédérale, la Confédération suisse garantit aux porteurs d'obligations de cet emprunt le paiement des intérêts et le remboursement du capital de leurs titres.

## ART. 3.

Cet emprunt est divisé en 60 000 obligations de mille francs, au porteur, rapportant un intérêt de 3½ % et munies de coupons semestriels. L'échéance des coupons et la date de jouissance des titres seront fixées ultérieurement par entente entre les parties.

La Compagnie Jura-Simplon s'engage à recevoir en dépôt dans ses caisses, à la convenance

des porteurs et sans aucuns frais pour eux, les titres définitifs de cet emprunt, et à remettre en échange, aux déposants, des certificats de dépôt nominatifs. Ces dépôts ne pourront toutefois être inférieurs à 5000 francs en capital.

ART. 4.

Les obligations faisant l'objet de l'emprunt sont remboursables, au pair, dix ans après la date de création des titres, dans les conditions ci-après:

Leur remboursement a lieu par voie de tirages au sort, répartis en cinquante tirages annuels, suivant un plan d'amortissement imprimé sur les titres.

Le premier tirage sera effectué trois mois avant le premier remboursement, qui aura lieu dix ans après la date de création des titres.

La Compagnie Jura-Simplon se réserve cependant la faculté d'opérer des remboursements plus élevés que ceux prévus dans le plan d'amortissement, et même de dénoncer au remboursement tout ou partie du solde de l'emprunt, mais elle ne pourra faire usage de cette faculté que dix ans après la date de création des titres.

ART. 5.

Dans les trois mois qui suivront le transfert du réseau Jura-Simplon à la Confédération, les obligations du présent emprunt seront échangées contre des obligations de la Confédération portant les mêmes conditions que les obligations créées par la Compagnie. Les porteurs de ces dernières seront tenus d'accepter cet échange.

ART. 6.

La Compagnie Jura-Simplon s'engage à faire payer sans frais, en monnaie suisse, les coupons échus et les obligations du présent emprunt appelées au remboursement, savoir:

- A Berne:       à la Caisse centrale de la Compagnie Jura-Simplon;  
                  à la Banque cantonale de Berne;
- A Lausanne: à la Banque cantonale vaudoise;
- A Neuchâtel: à la Banque cantonale neuchâteloise;
- A Soleure:    à la Banque cantonale soleuroise;
- A Zurich:     à la Banque cantonale de Zurich;

ainsi que sur les autres places de la Suisse et de l'Etranger qui pourront être désignées ensuite d'entente entre les parties contractantes.

Les établissements chargés du service de l'emprunt ont droit à une commission de  $\frac{1}{4}$  % sur le montant des coupons payés, et de  $\frac{1}{8}$  % sur le montant des obligations remboursées.

Toutes publications relatives au service des intérêts et de l'amortissement des obligations sont faites, aux frais de la Compagnie, dans les organes de publicité prévus par ses statuts.

ART. 7.

Le présent emprunt, d'un montant nominal de soixante millions de francs, est pris ferme par les banques contractantes, au pair, sous déduction d'une commission de demi pour cent. Les

banques contractent cet engagement sans solidarité entre elles, chacune pour la somme indiquée en regard de sa signature au bas du présent contrat.

Sont à la charge de la Compagnie Jura-Simplon les frais de confection des titres, y compris le timbre bernois, ainsi que les frais de publicité arrêtés à 50 000 francs si l'emprunt est émis en une seule fois, et à 60 000 francs si l'emprunt fait l'objet d'émissions partielles.

ART. 8.

Les banques contractantes ont la faculté d'émettre l'emprunt par voie de souscription publique, en totalité ou en partie, dès la ratification par l'Assemblée fédérale de la garantie prévue à l'article 2 du présent contrat.

Dès la même date, la Compagnie Jura-Simplon tiendra à la disposition des banques contractantes les titres définitifs de l'emprunt ou, à leur défaut, des certificats provisoires à échanger ultérieurement.

La forme et le texte des titres définitifs et, éventuellement, des certificats provisoires seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral et des banques contractantes. Il sera fait mention de la garantie fédérale dans les deux espèces de titres.

Les banques contractantes pourront prendre livraison des titres à leur gré et en telle quantité qu'il leur conviendra. Toutefois, ces livraisons ne pourront être inférieures à dix millions de francs de capital par an et devront s'effectuer dans les années 1898 à 1903.

La contre-valeur des titres livrés aux banques contractantes sera mise à la disposition de la Compagnie Jura-Simplon, en tenant compte des conditions énoncées à l'art. 7 du présent contrat et en calculant le prorata d'intérêt à  $3\frac{1}{2}$  0/0.

Les banques contractantes se déclarent prêtes à conserver ces fonds en compte de dépôt spécial, dans la proportion de leurs participations respectives, et d'en servir à la Compagnie Jura-Simplon un intérêt à raison de  $2\frac{1}{2}$  pour cent l'an.

Le retrait de ces dépôts par la Compagnie se fera sous avertissement donné aux banques un mois à l'avance, et ne pourra dépasser par banque et par mois la somme de 250 000 francs.

ART. 9.

Lorsque l'échange des obligations Jura-Simplon contre des obligations Confédération prévu à l'art. 5 aura été effectué, la Compagnie Jura-Simplon se trouvera, par ce fait même, déchargée par la Confédération de toutes les obligations assumées par elle dans le présent contrat.

ART. 10.

Toutes les relations entre les banques contractantes et la Compagnie Jura-Simplon concernant l'exécution du présent contrat auront lieu par l'intermédiaire de la Banque cantonale de Berne.

ART. 11.

Le présent contrat deviendra nul et de nul effet si, avant le 20 avril 1898, sa ratification par l'Assemblée fédérale et par l'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon n'a pas eu



lieu, ou si, avant la même date, la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur le rachat et l'exploitation des chemins de fer suisses n'est pas devenue exécutoire.

Les banques contractantes se réservent le droit de renoncer au présent contrat dans le cas où, avant le 20 avril 1898, viendrait à éclater une guerre dans laquelle serait impliquée une puissance européenne.

Ainsi fait et signé en sept exemplaires, à *Berne*, le 29 décembre 1897.

**Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon:**

**RUCHONNET.**

**Banque cantonale vaudoise:** Pour vingt millions de francs,

*Le Directeur:* E. PACCAUD.

**Banque cantonale de Berne:** Pour vingt millions de francs,

**F. MAUDERLI.**

**Banque cantonale de Zurich:** Pour quinze millions de francs,

**GRAF. ARBENZ.**

**Banque cantonale de Soleure:** Pour deux millions cinq cent mille francs,

*Le Directeur:* MÄGIS.

**Banque cantonale neuchâteloise:** Pour deux millions et demi de francs,

*Le Directeur:* DUBOIS.

Le Conseil fédéral suisse approuve, en ce qui le concerne, le présent contrat.

*Berne*, le 30 décembre 1897.

**Au nom du Conseil fédéral suisse,**

*Le Président de la Confédération:*

**DEUCHER.**

*Le 1<sup>er</sup> Vice-chancelier:*

**SCHATZMANN.**



MESSAGE  
DU  
CONSEIL FÉDÉRAL A L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
CONCERNANT LA  
GARANTIE A FOURNIR PAR LA CONFÉDÉRATION  
POUR  
L'EMPRUNT DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU JURA-SIMPLON  
DESTINÉ A L'ENTREPRISE DU SIMPLON

(Du 18 mars 1898)

—\*—  
MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Le 16 octobre 1897, un consortium de banques, composé de la Société suisse des banques (Bankverein, à Bâle), de l'Etablissement suisse de crédit (Kreditanstalt), à Zurich, et de l'Union financière, à Genève, a fait ses offres à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon pour un emprunt de soixante millions de francs destiné à l'exécution de la ligne du Simplon. Ces offres ne tenaient que pour le cas où la loi du 15 octobre 1897, concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, n'entrerait pas en vigueur.

Un consortium formé de banques cantonales s'est déclaré prêt, de son côté, à fournir la même somme de soixante millions de francs à la Compagnie du Jura-Simplon à des conditions plus avantageuses pour le cas de l'acceptation du rachat des chemins de fer par le peuple; cette offre était faite à la condition que la Confédération garantirait l'intérêt et le remboursement de l'emprunt.

Par l'article 49 de la loi précitée du 15 octobre 1897, la Confédération, comme ayant-droit de la Compagnie du Jura-Simplon, s'engage, vis-à-vis des cantons subventionnants, à construire la

ligne de chemin de fer du Simplon, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées. Dans ces conditions, nous n'avions pas de raison pour refuser de soutenir le consortium des banques cantonales. Les négociations avec la Compagnie du Jura-Simplon ont eu lieu sous la direction d'une délégation du Conseil fédéral et se sont terminées par la conclusion du contrat du 29 décembre 1897, annexé au présent message. D'après ce contrat, la Banque cantonale vaudoise, à Lausanne, la Banque cantonale de Berne, à Berne, la Banque cantonale de Zurich, à Zurich, la Banque cantonale de Soleure, à Soleure, et la Banque cantonale neuchâteloise, à Neuchâtel, s'engagent à prendre ferme un emprunt de soixante millions de francs, à 3 1/2 % d'intérêt, créé par la Compagnie du Jura-Simplon en vue de se procurer les ressources nécessaires pour l'exécution des concessions suisse et italienne pour la traversée du Simplon de Brigue à Iselle. La Confédération doit garantir aux porteurs d'obligations de cet emprunt le paiement des intérêts et le remboursement du capital de leurs titres. Le remboursement commence dix ans après la date de la création des titres, par voie de tirages au sort, répartis en cinquante tirages annuels, suivant un plan d'amortissement imprimé sur les titres. La Compagnie du Jura-Simplon se réserve cependant la faculté d'opérer des remboursements plus élevés que ceux prévus dans le plan d'amortissement et même de dénoncer au remboursement tout ou partie du solde de l'emprunt. Dans les trois mois qui suivront le transfert du réseau du Jura-Simplon à la Confédération, les obligations de cet emprunt seront échangées contre des obligations de la Confédération portant les mêmes conditions que les obligations créées par la Compagnie. L'emprunt est pris ferme par les banques, au pair, sous déduction d'une commission de demi pour cent. Sont, en outre, à la charge de la Compagnie du Jura-Simplon les frais de confection des titres, y compris le timbre bernois, ainsi que les frais de publicité, arrêtés à 50 000 francs si l'emprunt est émis en une seule fois et à 60 000 francs si l'emprunt fait l'objet d'émissions partielles. La ratification de la garantie de l'emprunt par l'Assemblée fédérale et du contrat d'emprunt par l'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon doit avoir lieu au plus tard avant le 20 avril 1898. Les banques ont la faculté d'émettre l'emprunt en totalité ou en partie dès la ratification par l'Assemblée fédérale; elles doivent faire les versements à la Compagnie contre livraison des titres; les versements ne pourront être inférieurs à dix millions de francs par an et devront s'effectuer dans les années 1898 à 1903. Les banques se déclarent prêtes à conserver les fonds en dépôt et à servir à la Compagnie un intérêt de 2 1/2 % l'an jusqu'à complet emploi de ces valeurs. Les banques se réservent le droit de renoncer à ce contrat dans le cas où, avant le 20 avril 1898, viendrait à éclater une guerre dans laquelle serait impliquée une puissance européenne. Participent à l'emprunt la Banque cantonale vaudoise pour vingt millions de francs, la Banque cantonale de Berne pour vingt millions, la Banque cantonale de Zurich pour quinze millions, la Banque cantonale de Soleure et celle de Neuchâtel chacune pour deux millions et demi. Pour de plus amples détails, nous nous référons au contrat d'emprunt.

Nous estimons que la Confédération peut se charger sans crainte de la garantie prévue par l'article 2 du contrat pour le paiement des intérêts et le remboursement du capital de cet emprunt. Lors du transfert du réseau du Jura-Simplon à la Confédération, soit, d'après la concession et l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889 transférant les concessions des chemins de fer de la Suisse-

Occidentale-Simplon, du Jura-Berne-Lucerne et du Berne-Lucerne aux compagnies fusionnées sous le nom de Chemins de fer du Jura-Simplon, pour le 1<sup>er</sup> mai 1903, la Confédération, comme ayant-droit de cette dernière, devra se substituer à elle pour toutes ses obligations concernant le Simplon; elle trouvera donc à sa convenance de reprendre la dette contractée par le Jura-Simplon à 3 1/2 % aux fins de réaliser cette entreprise.

Cette substitution n'entraînera aucun risque financier pour la Confédération, comme on peut s'en convaincre par les chiffres suivants.

L'excédent du compte de profits et pertes de la Compagnie du Jura-Simplon pour l'année 1895 s'élevait à 4 586 509 francs et à 5 863 908 francs pour 1896 (le résultat pour 1897 n'est pas encore connu). Le paiement d'un dividende de 4 1/2 % aux actions de priorité exige une somme de 2 340 000 francs. Si, contre toutes les prévisions, l'ouverture du tunnel à la circulation ne devait servir qu'à couvrir les frais d'exploitation, et en admettant que l'excédent du compte de profits et pertes fût de nouveau réduit à 4 500 000 francs, il en résulterait néanmoins un surplus de 60 000 francs pour l'intérêt des actions primitives, après avoir payé les 2 100 000 francs d'intérêt au nouveau capital-obligations de soixante millions et les 2 340 000 francs de dividende aux actions de priorité. Mais l'ouverture du tunnel à l'exploitation donnera évidemment une augmentation considérable de recettes pour l'ensemble du réseau.

Cependant, au cas où, contrairement à toute vraisemblance, les résultats financiers du Jura-Simplon seraient encore plus défavorables, ils n'auraient d'influence que sur les dividendes à distribuer aux actions de priorité; la garantie de la Confédération pour les obligations ne serait, en tout cas, pas mise en cause.

Bien que cette garantie ne doive être considérée que comme une simple affaire de forme, et qu'elle n'entraîne après elle aucune conséquence effective pour la Confédération, nous avons néanmoins trouvé correct de réserver la ratification de l'Assemblée fédérale. Toutefois, nous avons cru ne pas devoir vous la demander avant que les offres aient été acceptées par les organes compétents du Jura-Simplon.

Il ne faut pas oublier, du reste, que le contrat d'emprunt ne pourra produire ses effets pour la Compagnie du Jura-Simplon que si le percement du Simplon est entièrement assuré et que l'on puisse en commencer l'exécution. Ce ne sera donc pas avant l'approbation des plans par l'autorité fédérale ni avant que celle-ci ait ratifié la justification financière à fournir par la Compagnie. C'est alors seulement que pourra commencer la construction de la ligne et que le Jura-Simplon aura besoin des fonds nécessaires. La Compagnie éprouverait une sensible perte d'intérêts en retirant plus tôt les valeurs assurées par l'emprunt.

La Confédération, de son côté, a tout avantage à ce que sa garantie n'ait force de droit que quand l'entreprise du Simplon sera parfaitement assurée; à cet effet, il faudra, entre autres, que les subventions stipulées par le traité du 25 novembre 1895 avec l'Italie soient versées.

Il y a donc intérêt réciproque à suspendre la ratification de la déclaration de garantie jusqu'au moment où les plans et la justification financière pour le percement du Simplon seront approuvés.

D'autre part, il est désirable que la Confédération prenne effectivement cette garantie à sa charge dès que les conditions sus-mentionnées seront remplies. Or, l'Assemblée fédérale ne se réunissant qu'à des intervalles relativement longs, nous croyons devoir vous recommander de régler cette affaire en principe dans votre prochaine session, en nous octroyant les pouvoirs nécessaires pour donner la déclaration requise dès que le moment sera venu.

Nous vous proposons donc d'adopter le projet d'arrêté ci-après.

Cet arrêté ne doit pas être soumis au referendum, parce qu'il n'est pas d'intérêt général et que, d'autre part, il est urgent.

Veillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 18 mars 1898.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération :*

RUFFY.

*Le 1<sup>er</sup> Vice-chancelier :*

SCHATZMANN.



# ARRÊTÉ FÉDÉRAL

PORTANT

## DÉCLARATION DE GARANTIE PAR LA CONFÉDÉRATION

POUR

L'EMPRUNT CONTRACTÉ PAR LA COMPAGNIE DU JURA-SIMPLON

EN VUE DE LA TRAVERSÉE DU SIMPLON



L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 18 mars 1898,

*Arrête:*

1. Le Conseil fédéral est autorisé à donner, au nom de la Confédération, dès que les plans et la justification financière pour un chemin de fer de Brigue à Iselle à travers le Simplon seront approuvés, la garantie pour le paiement des intérêts et le remboursement du capital prévue dans l'article 2 du contrat conclu le 29 décembre 1897 entre la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, d'une part, et les banques cantonales de Vaud, de Berne, de Zurich, de Soleure et de Neuchâtel, d'autre part, et approuvé le 30 du même mois par le Conseil fédéral, sous réserve de ratification par l'Assemblée fédérale, pour la création d'un emprunt 3 1/2 % de soixante millions de francs en vue de l'exécution du chemin de fer précité de Brigue à Iselle à travers le Simplon.

2. Le présent arrêté, étant d'urgence et n'étant pas de portée générale, entre immédiatement en vigueur.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécuter.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 15 avril 1898.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 avril 1898.

*Le Président:* GRIESHABER.

*Le Secrétaire:* RINGIER.

*Le Président:* RASCHEIN.

*Le Secrétaire:* SCHATZMANN.



LE CONSEIL FÉDÉRAL ARRÊTE:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

*Berne*, le 19 avril 1898.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.



ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL  
CONCERNANT LA  
DÉCLARATION DE GARANTIE PAR LA CONFÉDÉRATION  
POUR  
L'EMPRUNT DE SOIXANTE MILLIONS  
CONTRACTÉ PAR LA COMPAGNIE DU JURA-SIMPLON  
EN VUE DE LA TRAVERSÉE DU SIMPLON

(Du 14 juillet 1898)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

En exécution de l'arrêté fédéral portant déclaration de garantie par la Confédération pour l'emprunt contracté par la Compagnie du Jura-Simplon en vue de la traversée du Simplon, du 19 avril 1898,

*Arrête :*

Le Conseil fédéral, conformément à l'autorisation qu'il en a reçue de l'Assemblée fédérale, donne, au nom de la Confédération, la garantie pour le paiement des intérêts et le remboursement du capital prévue dans l'article 2 du contrat conclu le 29 décembre 1897, avec addition du 19 avril 1898, entre la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, d'une part, et les banques cantonales de Vaud, de Berne, de Zurich, de Soleure et de Neuchâtel, d'autre part, pour la création d'un emprunt 3½ % de soixante millions de francs en vue de l'exécution d'un chemin de fer de Brigue à Iselle à travers le Simplon.

Berne, le 14 juillet 1898.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération :*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

# RAPPORT ET PROPOSITIONS

DE LA DIRECTION DU JURA-SIMPLON

*APPROUVÉS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION*

ET SOUMIS PAR LUI

A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

EN VUE DE L'EXÉCUTION DU PERCEMENT DU SIMPLON

---

(Avril 1898)

---

## A. Introduction.

Les renseignements détaillés que nous avons fournis dans nos rapports annuels de gestion (1890 à 1896) sur la marche des négociations relatives au percement du Simplon nous permettent de présenter aujourd'hui, sous une forme sommaire, les faits à signaler à l'appui de nos propositions.

Lors des négociations qui eurent lieu à Berne, en juillet 1889, entre la Suisse et l'Italie, la délégation italienne déclara repousser tous les projets de 1886 à 1889 (tunnels coudés à l'occident du Monte-Leone), et ne vouloir approuver d'autre tracé de tunnel que celui qui aurait une partie importante de son développement sur territoire italien.

La fusion du J.-B.-L. et de la S.-O.-S. étant devenue définitive en 1890, le Jura-Simplon pria le Conseil fédéral de reprendre les négociations avec l'Italie sur la base d'un tracé conforme aux intentions de son Gouvernement.

Le Conseil fédéral, entrant dans ces vues, invita le Jura-Simplon à élaborer sans retard des plans définitifs. Ces plans furent établis et remis au Conseil fédéral en juillet 1891.

Plus tard, soit en septembre 1892, une demande de concession d'un chemin de fer par le Simplon, avec un tunnel de faite et des sections à crémaillère, fut formulée auprès du Conseil

fédéral par un groupe financier, puis abandonnée lorsque les chances de la grande entreprise se furent améliorées par la conclusion d'un contrat de construction à forfait.

### B. Contrat d'entreprise et accords internationaux.

Le 20 septembre 1893, notre Compagnie conclut, en effet, avec un groupe qui s'était formé sous la dénomination de *Société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>*, un contrat par lequel cette société s'engageait à construire, pour le prix de 54<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions, un premier tunnel à une voie, d'environ 19 730 mètres de longueur, à travers le Simplon et, éventuellement, pour le prix de 15 millions, un second tunnel parallèle au premier. Ce contrat, révisé dans quelques-unes de ses parties, a été remplacé par un nouveau contrat en date du 15 avril 1898. Le contrat Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> nécessita quelques modifications à nos plans de 1891, dont la révision constitua le projet définitif actuel (projet de 1893).

Le 2 février 1894, le Conseil fédéral décidait de transmettre ces nouveaux plans au Gouvernement italien, en le priant expressément de se prononcer sur le tracé. Quant à l'expertise que nous demandions, le Conseil fédéral la constitua de sa propre autorité et en dressa le programme, l'Italie ayant déclaré précédemment ne pas vouloir intervenir dans les études préliminaires.

Les experts, MM. Colombo, ingénieur et professeur à Milan, ancien ministre, Wagner, inspecteur des Chemins de fer de l'Autriche-Hongrie, et Fox, ingénieur anglais, présentèrent un rapport favorable en tous points aux plans qui leur étaient soumis.

Ce rapport et ces plans ayant obtenu l'adhésion du Gouvernement fédéral et du Gouvernement italien, ce dernier exprima le désir que, dans une entrevue officieuse, certains points fussent examinés préalablement par les intéressés, en vue d'aplanir le terrain pour les futures négociations officielles. Cette entrevue eut lieu à Milan, les 25, 26 et 27 février 1895, entre les délégués du Gouvernement italien, ceux de la Compagnie Jura-Simplon et ceux de l'Entreprise.

Les bases posées à Milan ayant rencontré, d'une manière générale, l'approbation des deux Gouvernements et du Conseil d'administration de la Compagnie, les négociations furent poursuivies sur ces bases entre les deux Etats, et aboutirent à la réunion d'une conférence internationale, à Berne, dans laquelle fut conclu, le 25 novembre 1895, le *Traité entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola*.

D'autre part, notre Compagnie concluait à Rome, le 22 février 1896, avec le Gouvernement italien, une *Convention*, emportant concession, *pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse à Iselle*. Enfin, pour ne pas laisser périmer sa concession du 24 septembre 1873 sur territoire suisse, elle demandait au Conseil fédéral une prolongation du délai fixé pour commencer les travaux, délai qui fut successivement étendu, par arrêtés fédéraux, aux 1<sup>er</sup> novembre 1881, 31 décembre 1881, 31 décembre 1883, 31 décembre 1885, 31 décembre 1887, 31 décembre 1889, 31 décembre 1891, 31 décembre 1893, 31 décembre 1897 et, en dernier lieu, au 31 décembre 1899.

Le Traité international du 25 novembre 1895, ainsi que la Convention de Rome du 22 février 1896

avec cahier des charges, sont reproduits in extenso dans notre rapport de gestion de l'année 1895.

La ratification du Traité et de la Convention a été votée par la Chambre des Députés d'Italie le 4 décembre 1896 et par le Sénat le 21 du même mois. — La ratification du Traité a été votée par le Conseil des Etats suisse le 16 décembre 1896 et par le Conseil national le 21 du même mois.

Ainsi fut clôturée la période de préparation du programme technique et des accords internationaux. Restait encore à réunir les ressources financières pour assurer l'exécution de l'œuvre.

### C. Devis sommaire pour le percement du Simplon.

(Calculé pour la construction d'un tunnel à simple voie avec galerie parallèle d'aération.)

#### I. Travaux.

1. Montant du forfait de l'Entreprise . . . . .	fr. 54 500 000
2. Travaux réservés à la Compagnie:	
a) Expropriations . . . . .	fr. 310 000
b) Correction du Rhône . . . . .	» 250 000
c) Lignes d'accès nord et sud, y compris la gare de Brigue . . . . .	» 2 300 000
d) Matériel de voie . . . . .	» 700 000
e) Eclairage du tunnel, signaux . . . . .	» 340 000
3. Frais généraux de la Compagnie (2 % sur le forfait et 5 % sur le reste), arrondis à . . . . .	» 1 300 000
	<hr/> fr. 59 700 000

#### II. Intérêts intercalaires.

Intérêts intercalaires comptés à 4 % sur une période de travaux de 6 ans = 12 % sur fr. 60 000 000, part de la dépense à couvrir par l'emprunt . . . . .	fr. 7 200 000
---	---------------

#### III. Autres dépenses.

Dépenses préliminaires, formation du capital et imprévu . . . . .	fr. 3 100 000
---	---------------

#### Résumé.

I. Travaux . . . . .	fr. 59 700 000
II. Intérêts intercalaires . . . . .	» 7 200 000
III. Autres dépenses . . . . .	» 3 100 000
Total du devis	<hr/> fr. 70 000 000

#### D. Formation du capital de construction.

Sur les 70 millions de francs, montant du devis ci-dessus, 60 millions seront couverts par un *emprunt*, et le surplus par une *augmentation du capital social*, soit par l'émission d'actions dites de subvention Simplon, souscrites par les communautés suisses et italiennes intéressées.

##### **Emprunt de 60 millions.**

Un syndicat financier nous avait offert, dans le courant de 1897, de garantir l'émission d'un emprunt de ce montant, dans l'éventualité seulement où le rachat des chemins de fer suisses par la Confédération n'aurait pas lieu. Le rachat ayant été voté par le peuple le 20 février dernier, cette offre a été retirée; nous n'avons donc pas à nous en occuper ici.

Dans l'éventualité inverse, une offre analogue nous fut faite en décembre 1897 par la Banque cantonale de Berne, de concert avec la Banque cantonale vaudoise, la Banque cantonale de Zurich, la Banque cantonale de Soleure et la Banque cantonale neuchâteloise. Cette offre fut transformée en un contrat d'emprunt en due forme conclu le 29 décembre 1897 entre notre Compagnie et les établissements financiers sus-indiqués. Les conditions essentielles de ce contrat sont les suivantes:

L'emprunt a pour but de procurer à notre Compagnie le complément de ressources nécessaire pour l'exécution du percement du Simplon.

Il est divisé en obligations de 1000 francs au porteur, intérêt  $3\frac{1}{2}\%$ , payable semestriellement, la Confédération garantissant le paiement des intérêts et le remboursement du capital.

L'emprunt est conclu pour 60 ans, avec faculté pour le débiteur d'en dénoncer le remboursement total ou partiel 10 ans après la date de création des titres. Il est pris ferme par les banques contractantes, au pair, sous déduction d'une commission de  $\frac{1}{2}\%$ , les frais de confection des titres, le timbre bernois, ainsi que les frais de publicité pour son émission, restant à la charge de la Compagnie.

Dans les trois mois qui suivront le transfert du réseau Jura-Simplon à la Confédération, les obligations faisant l'objet de l'emprunt seront échangées contre des obligations de la Confédération portant les mêmes conditions que celles souscrites par la Compagnie.

Par arrêté des 15/19 avril 1898, le Conseil fédéral a reçu des Chambres les pouvoirs nécessaires pour accorder à cet emprunt la garantie de la Confédération.

##### **Augmentation du capital social.**

Par l'art. 12 du Traité international, le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.

D'autre part, le Gouvernement italien s'engage à construire la ligne d'accès Iselle-Domossola, ainsi qu'à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille livres à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès, et cela pendant toute la durée de la concession.

Dans le même article, la Compagnie Jura-Simplon prévoit, en outre, l'obtention d'une



subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations).

Enfin, la renonciation aux droits de retour qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise et acceptée comme espèces dans la subvention ci-dessus de 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions à fournir par la Suisse.

La mise à exécution des clauses concernant l'obtention des subventions suisses et italiennes fut, comme il était à prévoir, la partie la plus laborieuse de notre tâche. Il fallait d'abord, pour aboutir, être en mesure d'offrir aux subventionnants, comme contre-partie de leur concours financier, le droit de participer à l'administration de la Compagnie et, éventuellement, à ses bénéfices. De là la création d'actions dites de subvention Simplon, de 200 francs chacune, nominatives et intransmissibles.

Les actions de subvention Simplon sont au bénéfice des mêmes droits que les actions ordinaires, sous les deux restrictions suivantes :

- a) Leur participation aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel à l'exploitation. Elle consistera en une part dans les trois quarts du surplus du bénéfice prévu au 4<sup>me</sup> alinéa de l'article 24 des statuts comme revenant aux actions privilégiées et aux actions ordinaires, en ce sens que ces trois quarts seront répartis entre les actions privilégiées, ordinaires et de subvention Simplon, au prorata de leur valeur nominale.
- b) En cas de liquidation de la Compagnie, les actions de subvention Simplon seront remboursées immédiatement après les actions ordinaires. Après le remboursement au pair des actions de subvention Simplon, le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7 des statuts, et, s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions privilégiées, les actions ordinaires et les actions de subvention Simplon au prorata de leur valeur nominale.

C'est donc sur la base d'une souscription d'actions de troisième rang que nous avons négocié avec les cantons, provinces, communes et corporations, pour l'obtention de leur concours financier.

En outre, afin d'alléger les prestations en argent des subventionnants, nous avons, ainsi que nous y autorisait le dernier alinéa de l'art. 12 du Traité international, ouvert des négociations avec les cantons de Fribourg, Vaud, Neuchâtel et Genève en vue de déterminer amiablement la valeur de leurs droits de retour et d'assimiler leur renonciation à ces droits à une contribution en espèces. Nous consignons ci-après le résultat de ces négociations.

#### *Subventions suisses et rachat des droits de retour.*

En accordant l'autorisation d'hypothéquer certaines lignes du réseau en garantie de l'emprunt de 140 millions de 1894, le Conseil fédéral avait exigé la constitution d'un fonds de liquidation éventuelle des droits de retour des cantons. Cette exigence était motivée par le fait que le dit

emprunt n'était pas obligatoirement amortissable avant l'échéance de la concession du réseau unifié (31 décembre 1957).

La valeur des droits de retour à l'expiration des concessions a été estimée, pour la création de ce fonds, à 50 millions.

Cette somme de 50 millions a été arrêtée entre le Conseil fédéral et la Compagnie sur la base des données qui figurent à page 11 du message du Conseil fédéral du 9 décembre 1889, concernant le transfert au Jura-Simplon des concessions de la Suisse-Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne, et à page 16 du message du Conseil fédéral du 30 mai 1890, concernant l'achat d'actions de priorité du Jura-Simplon.

Ces données sont les suivantes :

	Capital de construction
Genève-Versoix . . . . .	fr. 5 868 924
Lausanne-Singine . . . . .	» 35 029 300
Yverdon-Vaumarcus . . . . .	» 7 428 964
Payerne-Yverdon (territoire vaudois) . . . . .	» 3 110 537
	<hr/>
	fr. 51 437 725
A déduire la valeur du matériel roulant, lequel ne fait pas retour . . . . .	» 3 750 000
	<hr/>
Reste comme valeur des droits de retour à l'expiration des concessions . . . . .	fr. 47 687 725
somme qui a été arrondie à 50 millions.	

L'annuité nécessaire pour constituer, en 63 ans (de 1895 à 1957 inclusivement), une somme de 50 millions, au taux de  $3\frac{1}{2}\%$ , est de fr. 226 256. Cette annuité fut fixée en chiffre rond à fr. 227 000. Elle a été versée en 1895, 1896 et 1897.

Lorsque vint le moment de négocier avec les cantons au sujet des subventions à consentir en faveur de l'œuvre du Simplon, nous étudiâmes de plus près toute la question des droits de retour. Nous donnons ci-dessous les chiffres auxquels nous sommes arrivés comme valeur de ces droits à l'expiration des concessions, en faisant remarquer que, pour compléter les données des deux messages ci-dessus rappelés, nous avons tenu compte, dans nos supputations, des prétentions du canton de Fribourg sur la Broye longitudinale et de celles du canton de Neuchâtel sur les lignes du Franco-Suisse :

Fribourg,	ligne Broye longitudinale . . . . .	fr. 3 713 500
»	» Lausanne-Singine (territoire fribourgeois) . . . . .	» 20 550 000
» et Vaud,	» Lausanne-Singine (territoire vaudois) . . . . .	» 7 150 000
Vaud,	» Broye transversale . . . . .	» 2 638 500
»	» Yverdon-Vaumarcus . . . . .	» 3 250 000
Neuchâtel,	» du Franco-Suisse . . . . .	» 25 000 000
Genève,	» Genève-Versoix-Céligny . . . . .	» 4 500 000
	<hr/>	
	Total	fr. 66 802 000

ou fr. 66 800 000 en chiffre rond.

Reconnaissant le haut intérêt de couper court, soit lors du rachat éventuel du réseau par la Confédération, soit au moment de l'expiration des concessions, à toute controverse et à tout litige entre le Jura-Simplon et les cantons, au sujet de l'étendue et de la légitimité des droits de retour, les parties sont tombées d'accord pour fixer leur valeur actuelle de rachat aux chiffres suivants, étant d'ailleurs entendu que la renonciation à ces droits sera assimilée à un versement en espèces lors du paiement des subventions pour le percement du Simplon :

Pour Fribourg . . . . .	fr. 1 800 000
» Vaud . . . . .	» 750 000
» Neuchâtel . . . . .	» 1 000 000
» Genève . . . . .	» 700 000 <sup>1)</sup>
Total	<u>fr. 4 250 000</u>

C'est donc un chiffre de fr. 4 250 000 que la Compagnie recevra en moins en espèces sur le montant des subventions des cantons. Par contre, elle aura liquidé la question des droits de retour, n'aura donc plus à verser l'annuité prévue de fr. 227 000 pour leur liquidation, et pourra disposer des annuités déjà versées. Elle sera libérée en outre de la redevance annuelle à l'Etat de Genève prévue par la convention du 14 août/15 septembre 1855, redevance fixée pour le moment à fr. 12 000. Enfin, notre Compagnie pourra disposer de la somme de fr. 250 000 constituant le cautionnement fourni par elle pour assurer l'entière exécution de la concession du 24 septembre 1873, cautionnement qui, en cas de non exécution du percement du Simplon, deviendrait sans autre la propriété de la Confédération.

Le tableau ci-dessous résume l'entente intervenue avec les subventionnants suisses sur les bases que nous venons d'indiquer :

Subventionnants	Droits de retour	Espèces	Total
Confédération . . . . .	—	4 500 000	4 500 000
Berne . . . . .	—	1 000 000	1 000 000
Fribourg . . . . .	1 800 000	200 000	2 000 000
Vaud . . . . .	750 000	3 250 000	4 000 000
Valais . . . . .	—	1 000 000 <sup>2)</sup>	1 000 000
Neuchâtel . . . . .	1 000 000	250 000	1 250 000
Genève . . . . .	700 000	300 000	1 000 000
Commune de Lausanne . . . . .	—	1 000 000	1 000 000
Agglomération de Montreux . . . . .	—	270 000	270 000
Compagnie de Navigation Léman . . . . .	—	240 000	240 000
	<u>4 250 000</u>	<u>12 010 000</u>	<u>16 260 000</u>

<sup>1)</sup> Y compris la renonciation à la redevance prévue à l'art. 11 de la convention du 14 août/15 septembre 1855, ainsi qu'à la part contributive du J.-S. au traitement du commissaire cantonal des chemins de fer à la gare de Genève.

<sup>2)</sup> Dont fr. 280 000 antérieurement versés.

Il est expliqué ici que la Confédération a consenti à céder aux cantons, au prorata de leurs subventions, les actions qui lui sont attribuées. A cet effet, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

*Subventions italiennes.*

Outre la redevance annuelle de 66 000 liras assurée par le Gouvernement d'Italie pendant toute la durée de la concession, redevance dont la capitalisation représente une somme d'environ un million et demi de francs, les subventions italiennes votées par les corps compétents s'élevaient au 12 courant aux chiffres suivants:

Commune	de Milan . . . . .	Lires 1 150 000
»	» Gênes . . . . .	» 750 000
Province	» Milan . . . . .	» 750 000
»	» Gênes . . . . .	» 250 000
»	» Novare . . . . .	» 200 000
»	» Alexandrie . . . . .	» 41 800
Commune	» Domodossola . . . . .	» 20 000
»	» Novare . . . . .	» 12 540
»	» Varzo . . . . .	» 10 450
»	» Bologne . . . . .	» 10 000
Chambre de commerce	» Bologne . . . . .	» 10 000
»	» Milan . . . . .	» 10 000
Commune	» Arona . . . . .	» 5 000
»	» Legnano . . . . .	» 5 000
»	» Villa d'Ossola . . . . .	» 3 135
»	» Trasquera . . . . .	» 2 926
»	» Baveno . . . . .	» 2 090
»	» Asti . . . . .	» 2 090
Chambre de commerce	» Lodi . . . . .	» 2 090
Commune	» Stresa . . . . .	» 1 254
»	» Chignolo Verbano . . . . .	» 1 254
»	» Casale Corte Cerro . . . . .	» 1 045
»	» Crevola . . . . .	» 1 045
»	» Codogno . . . . .	» 1 045
»	» Meina . . . . .	» 1 045
»	» Biella . . . . .	» 1 045
»	» Valenza . . . . .	» 1 045

A reporter Lires 3 245 899

	Report	Lires 3 245 899
Chambre de commerce de Pavie . . . . .	»	1 045
Commune       » Mergozzo . . . . .	»	627
»       » Piedimulera . . . . .	»	627
»       » Bellinzago . . . . .	»	418
»       » Cesano Maderno . . . . .	»	418
»       » Lesa . . . . .	»	418
»       » Oleggio . . . . .	»	418
»       » Pallanza . . . . .	»	418
»       » Preglia . . . . .	»	418
»       » Sesto S. Giovanni . . . . .	»	418
»       » Camairago . . . . .	»	209
»       » Cameri . . . . .	»	209
»       » Melegnano . . . . .	»	209
»       » Marano Ticino . . . . .	»	209
»       » Ameno . . . . .	»	209
»       » Lambrate . . . . .	»	209
»       » Lonate Pozzolo . . . . .	»	209
»       » Montanaso Lombardo . . . . .	»	209
»       » Borghetto Lodigiano . . . . .	»	209
»       » S. Angelo Lodigiano . . . . .	»	209
»       » Suna . . . . .	»	209
»       » Vanzago . . . . .	»	209
»       » Pallanzeno . . . . .	»	209
»       » Brusnengo . . . . .	»	209
»       » Caddo . . . . .	»	209
	Total	Lires 3 254 259
Reste pour atteindre le chiffre de 4 millions prévu au Traité . . . . .	»	745 741
		Lires 4 000 000

Ce solde de 745 741 liras sera couvert par les subventions encore attendues des provinces, des communes et du Gouvernement italien lui-même.

#### Augmentation du capital social: Résumé.

L'augmentation du capital social par la création d'actions de subvention Simplon serait donc la suivante:

Subventions suisses . . . . .	81 300 actions = fr. 16 260 000
» italiennes (liras 4 000 000) . . . . .	19 138 » = » 3 827 600
Ensemble	100 438 actions = fr. 20 087 600

chiffres que nous proposons de porter à 102 500 actions, soit à 20 500 000 francs, pour tenir compte des subventions encore attendues.

### E. Justification financière.

Aux termes de l'art. 11 du Traité international, la Compagnie Jura-Simplon ne sera autorisée à commencer les travaux qu'après avoir justifié auprès des deux Gouvernements de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

Nous avons donc à justifier de la possession de ressources s'élevant à 70 millions, montant du devis.

Or, ainsi qu'il a été exposé plus haut, notre Compagnie aura à sa disposition, indépendamment des ressources générales résultant de son crédit, les ressources spéciales ci-après :

1 <sup>o</sup> Produit de l'emprunt . . . . .	fr. 60 000 000
2 <sup>o</sup> Augmentation du capital social :	
a) Par les souscriptions suisses (argent) . . . . .	» 12 010 000
b) Par les souscriptions italiennes . . . . .	» 3 827 600
Total	fr. 75 837 600

soit plus de 5 millions en sus des prévisions du devis.

### F. Achèvement et rachat de la ligne Brigue-Iselle.

En examinant la situation qui sera faite à notre Compagnie par le prochain rachat de son réseau, nous avons relevé, en ce qui concerne la ligne Brigue-Iselle, les trois points suivants, que, par lettre du 23 décembre 1897, nous avons soumis à l'examen bienveillant du Conseil fédéral :

- 1<sup>o</sup> Il y a lieu de convenir entre parties que la ligne de Brigue à la frontière italienne (concession suisse) ne sera pas exclue du rachat, alors même qu'elle n'était pas encore en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la loi.
- 2<sup>o</sup> Il est également indiqué que la Confédération doit se substituer au Jura-Simplon pour l'exécution de la convention de Rome du 22 février 1896, et racheter aussi la ligne Iselle-frontière suisse (concession italienne).
- 3<sup>o</sup> Il convient enfin de déterminer le moment où le tunnel du Simplon, avec ses voies d'accès, sera transféré à la Confédération, et cela dans l'éventualité probable où le percement ne serait pas achevé quand la Confédération prendra possession du réseau actuel.

Si, comme on peut l'espérer, les travaux du Simplon commencent dans le courant de 1898, et qu'ils ne soient pas ralentis par des circonstances imprévues, ils seront, au 1<sup>er</sup> mai 1903, bien près d'être achevés. D'un autre côté, la remise d'un grand tunnel en cours de construction, ainsi que le transfert des conventions passées avec l'Entreprise pour la construction et avec les Etats, provinces, communes et corporations pour les subventions, donnerait inévitablement lieu à des complications et à des difficultés. Il paraît donc opportun, en ce qui concerne la ligne Brigue-Iselle,



de convenir que la Confédération en prendra possession le jour seulement où cette ligne sera terminée et prête à être ouverte à l'exploitation.

Le Conseil fédéral a bien voulu nous donner sur ces trois points des réponses précises formulées comme suit dans sa lettre de ce jour, et dont nous pouvons nous déclarer satisfaits :

« Berne, le 19 avril 1898.

« *Le Conseil fédéral suisse à la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon,*

à Berne.

« MESSIEURS,

« Par votre lettre du 23 décembre, n° 28091, vous appelez notre attention sur trois points qu'il serait bon d'examiner, pensez-vous, pour le cas où le réseau de votre Compagnie serait racheté.

« Nous avons cru devoir attendre, pour vous répondre, que le peuple eût voté la loi concernant le rachat des chemins de fer ; nous avons l'honneur aujourd'hui de vous faire connaître notre manière de voir.

« Ad 1. Il est exact que le Conseil fédéral, d'après l'article 2, 2<sup>me</sup> alinéa, de la loi sur le rachat du 15 octobre 1897, ne peut dénoncer, sur la base des concessions et pour le plus prochain terme prévu, que le rachat des lignes du Jura-Simplon qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de cette loi (22 février 1898).

« Mais il faut aussi tenir compte de l'article 49, 1<sup>er</sup> alinéa, de la même loi, « par lequel la Confédération, comme ayant-droit de la Compagnie Jura-Simplon, s'engage, vis-à-vis des cantons subventionnants, à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du Traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.

« Il faut tenir compte, en outre, de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, lequel est de nature à dissiper entièrement vos doutes. Il résulte en effet de cet arrêté que les lignes dont il transfère les concessions au Jura-Simplon — lignes au nombre desquelles figure celle d'Italie par le Simplon — forment un tout indivisible comme objet de rachat.

« Du rapprochement de ces dispositions, il résulte que la Confédération a, vis-à-vis de votre Compagnie, l'obligation de racheter, avec le réseau Jura-Simplon, et cela aux conditions fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, la ligne Brigue-frontière italienne faisant l'objet de la concession du 24 septembre 1873. A défaut d'un autre arrangement, cette ligne passera donc le 1<sup>er</sup> mai 1903 en mains de la Confédération avec les autres, dans l'état où elle se trouvera au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aura coûté jusqu'alors, le droit de rachat anticipé, assuré à la Confédération par l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889, demeurant d'ailleurs expressément réservé.

« Ad 2. Nous admettons avec vous que, lors du rachat du Jura-Simplon, la Confédération devra se substituer à votre Compagnie en ce qui concerne les obligations et les droits stipulés dans

la convention de Rome du 22 février 1896 touchant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, et que, par conséquent, c'est à la Confédération de faire les démarches nécessaires pour obtenir du Gouvernement italien le transfert à la Confédération de la dite convention. Si ce transfert a lieu, la Confédération comprendra aussi dans le rachat la section italienne du tunnel du Simplon.

« Ad 3. Si, conformément aux dispositions précitées, le transfert du tunnel du Simplon à la Confédération devait avoir lieu en cours de construction, soit avant l'achèvement des travaux, nous convenons qu'il en pourrait résulter des inconvénients. Il est plus simple que la Compagnie du Jura-Simplon termine la ligne commencée Brigue-Iselle et ne la remette à la Confédération que prête à être ouverte à l'exploitation. Il en résultera que la Compagnie Jura-Simplon devra attendre, pour se dissoudre, la remise à la Confédération de la ligne du Simplon terminée.

« Nous n'hésitons donc pas à convenir avec vous de ce qui suit, savoir que, si au moment du rachat la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, ce serait à la Compagnie du Jura-Simplon de l'achever et de la céder à la Confédération prête à être ouverte à l'exploitation. Dans ce cas, la remise du réseau Jura-Simplon à la Confédération s'effectuerait en deux fois, et donnerait lieu à deux règlements de compte successifs.

« Au moment du rachat, en effet, la Confédération prendrait possession, contre paiement, de toutes les lignes à l'exception de celle de Brigue à Iselle par le Simplon. Puis, une fois prête à être ouverte à l'exploitation, cette dernière ligne serait à son tour remise à la Confédération contre remboursement de ce qu'elle aurait coûté. En prévision de cette éventualité, il serait tenu un compte spécial des recettes et des dépenses concernant la dite ligne.

« En faisant cette déclaration, nous nous réservons expressément les droits que confère à la Confédération l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889.

« Quant à la question de la comptabilisation des dépenses faites depuis l'origine jusqu'à ce jour en vue du percement du Simplon, nous prenons la liberté de vous faire remarquer qu'à cet égard ce sont les prescriptions de la loi sur la comptabilité, du 27 mars 1896, qui font règle, et qu'il ne nous appartient pas d'accorder des dérogations aux dispositions légales.

« Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER. »

#### G. Construction de la ligne Interlaken-Brienzen.

Le décret du 28 janvier 1897, concernant la participation de l'Etat de Berne à la construction de nouveaux chemins de fer sur le territoire du canton, dit à son art. 17:

« La subvention d'un million de francs assurée par la décision populaire du 5 juillet 1891 à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, pour le percement du Simplon, est augmentée de 500 000 francs, à la condition que cette Compagnie s'engage, dans un délai de trois ans à partir de l'entrée en vigueur du présent décret, à construire la ligne Interlaken-Brienz (rive droite), sans la participation de l'Etat, les travaux de construction étant commencés avant la fin de ce même délai. »

Le Gouvernement bernois nous a exprimé dernièrement le désir qu'il soit donné suite à cette clause du décret. Considérant que la section Interlaken-Brienz, d'une longueur de 19 kilomètres, est un complément naturel de la ligne du Brunig, nous estimons que la Compagnie a tout intérêt à entrer dans les vues de l'autorité bernoise et à se charger de la construction de la ligne projetée, à la condition toutefois que la Confédération la comprenne dans le réseau Jura-Simplon à racheter. Le coût de cette ligne, devisé à fr. 2 600 000, élèverait d'autant le montant du compte de construction et le prix de rachat du réseau. La subvention bernoise supplémentaire de 500 000 francs affectée à l'établissement de la ligne Interlaken-Brienz serait, comme la subvention principale, représentée par des actions de subvention Simplon.

La question de la construction de la ligne Interlaken-Brienz par le Jura-Simplon fera l'objet de tractations ultérieures entre le Conseil fédéral, le Gouvernement de Berne et la Compagnie, puis, cas échéant, de propositions de la Direction au Conseil d'administration et, par ce dernier, à l'Assemblée des actionnaires.

## H. Conclusions et résolutions.

Il résulte des chapitres précédents que la période de préparation du percement du Simplon touche à sa fin, et que l'exécution de l'œuvre apparaît comme assurée:

- a) Par le contrat Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>;
- b) Par les conventions internationales;
- c) Par les engagements de subventionnants;
- d) Par le contrat d'emprunt;
- e) Enfin, par les déclarations du Conseil fédéral réglant la situation quant à l'achèvement de la ligne Brigue-Iselle et quant à son rachat.

Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de soumettre à l'approbation des actionnaires « ne varietur » le texte même des documents ci-dessus, mais bien plutôt la situation dans son ensemble, telle qu'elle ressort de ces documents. Si cette approbation est donnée, il conviendra de la compléter par l'octroi au Conseil d'administration des pouvoirs nécessaires pour parachever, autant que de besoin, les divers accords conclus par la Direction, et pour y apporter les modifications que le temps ou l'imprévu pourrait suggérer.

Nous concluons en recommandant au Conseil d'administration et, par lui, à l'Assemblée des actionnaires l'adoption des résolutions suivantes:

- 1<sup>o</sup> L'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon approuve la marche suivie par le Conseil d'administration en vue de la construction de la ligne Brigue-Iselle à travers le Simplon.
- 2<sup>o</sup> Elle donne au Conseil d'administration tous pouvoirs pour poursuivre et assurer la réalisation de cette œuvre sur la base des accords conclus jusqu'à présent par la Direction et exposés dans le présent rapport. Elle l'autorise, en particulier, à ratifier, soit le contrat de construction conclu avec la Société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>, soit le contrat d'emprunt de 60 millions de francs conclu avec le groupe des Banques cantonales, et cela sous les modifications qu'il estimerait utiles pour le but à atteindre.
- 3<sup>o</sup> Elle décide l'extension du but social, ainsi que l'augmentation du fonds social, et apporte à cet effet aux art. 1, 5, 24 et 27 des statuts de la Compagnie, arrêtés les 12 décembre 1895 et 30 juin 1896, les modifications ci-après (ces modifications sont indiquées en italiques):

ARTICLE PREMIER.

Sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon*, il existe une société anonyme qui a pour objet:

- 1<sup>o</sup> La construction, le parachèvement et l'exploitation des lignes de chemins de fer concédées, savoir:
  - a) Genève à Bâle par Lausanne, Neuchâtel, Bienne, Sonceboz et Delémont;
  - b) Cossonay à la frontière française par Vallorbes;
  - c) Le Pont à Vallorbes;
  - d) Auvignier à la frontière française par les Verrières;
  - e) Sonceboz à la Chaux-de-Fonds;
  - f) Delémont à la frontière française par Porrentruy;
  - g) Lausanne à la frontière bernoise par Fribourg;
  - h) Palézieux à Lyss;
  - i) Yverdon à Fribourg par Payerne;
  - k) Bienne à Berne;
  - l) Berne à Lucerne par Langnau;
  - m) Lucerne à Brienz par le Brunig;
  - n) Lausanne à St-Maurice;
  - o) St-Gingolph à Brigue;
  - p) Brigue à la frontière italienne par le Simplon;
  - q) *Frontière italienne à Iselle par le Simplon.*
- 2<sup>o</sup> La construction, le parachèvement et l'exploitation de toutes les lignes de chemins de fer dont la Compagnie obtiendrait la concession ou qu'elle adjoindrait à son réseau par voie de fusion, d'achat ou de bail.

3° La création et l'exploitation de services de transports, d'installation et d'établissements en relation avec le trafic des lignes exploitées par la Compagnie.

ART. 5.

Le fonds social est de *cent vingt et un millions six cent vingt mille* francs, représentés par:

104 000 actions privilégiées nominatives, de fr. 500 chacune, soit . . . . .	fr. 52 000 000
245 600 actions ordinaires nominatives, de fr. 200 chacune, soit . . . . .	» 49 120 000
102 500 actions ordinaires dites « <i>de subvention Simplon</i> », nominatives, de fr. 200	
chacune, soit . . . . .	» 20 500 000
	<hr/>
	fr. 121 620 000

*Les actions « de subvention Simplon » sont créées en contre-partie des subventions à fournir par la Confédération, les cantons, les communes et corporations suisses, et par les provinces, communes et corporations italiennes pour le percement du Simplon.*

*Il est délivré pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention un titre unique, nominatif et intransmissible. Toutefois, dans le cas où la Confédération céderait aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui sont attribuées, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.*

*Par la création des actions « de subvention Simplon », il n'est pas préjudicié au droit de la Compagnie d'augmenter en tout temps son fonds social par l'émission de nouvelles actions ordinaires ou d'actions de subvention en général.*

Toute augmentation du fonds social doit faire l'objet d'une décision de l'Assemblée générale rendue dans les formes prévues pour les modifications aux statuts.

ART. 24.

Le compte des recettes et des dépenses de toute nature est arrêté chaque année au 31 décembre et soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

Sur le montant des produits après l'acquittement des frais d'entretien et d'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances, des dépenses d'administration, du service des emprunts et des amortissements, du versement au fonds de réserve et de renouvellement, il sera prélevé la somme nécessaire pour donner aux actions privilégiées un revenu de quatre et demi pour cent de leur capital (fr. 22.50 par action).

Il sera prélevé ensuite la somme nécessaire pour donner aux actions ordinaires un revenu de quatre pour cent de leur capital (fr. 8 par action).

Le surplus du bénéfice sera réparti dans la proportion de un quart aux bons de jouissance dont il est parlé à l'art. 6, — trois quarts aux actions privilégiées, aux actions ordinaires et aux actions de subvention *Simplon* proportionnellement à leur capital respectif. *La participation des actions*

*de subvention Simplon aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel du Simplon à l'exploitation.*

ART. 27.

En cas de liquidation de la Compagnie, la somme qui restera après le paiement des dettes servira avant tout à rembourser les actions privilégiées au pair, soit à cinq cents francs, puis les actions ordinaires au pair, soit à deux cents francs, *enfin les actions de subvention Simplon au pair, soit à deux cents francs.* Le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7, et s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions de priorité, les actions ordinaires *et les actions de subvention Simplon*, au prorata de leur valeur nominale.

Berne, le 19 avril 1898.

Au nom de la Direction,

*Le Président:*

RUCHONNET.

---

Approuvé par le Conseil d'administration dans sa séance de ce jour.

Berne, le 7 mai 1898.

*Le Président du Conseil:*

E. HENTSCH.

*Le Secrétaire:*

ELIE DUCOMMUN.



# DÉCISION

DE

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU JURA-SIMPLON

DU 27 MAI 1898



L'Assemblée générale des actionnaires, convoquée à l'extraordinaire pour le 27 mai 1898, a pris, par 129 664 voix contre 30 et 25 abstentions, la résolution suivante :

« L'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon adopte l'ensemble des résolutions qui lui sont proposées par le Conseil d'administration dans son rapport du 7 mai 1898, en vue de l'exécution du percement du Simplon, sous chiffres 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, pages 15 et suivantes du dit rapport. »



## RATIFICATION DU CONTRAT D'EMPRUNT

PAR LE

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU JURA-SIMPLON

LE 28 MAI 1898

---

### **Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,**

Après avoir pris connaissance des décisions de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 27 mai 1898, concernant le percement du Simplon, et faisant usage des pouvoirs que ces décisions lui confèrent,

Ratifie le contrat conclu le 15 avril 1898 entre la Société d'Entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> et la Direction des chemins de fer Jura-Simplon, ainsi que le contrat d'emprunt conclu le 29 décembre 1897 entre cette Direction et la Banque cantonale de Berne, de concert avec la Banque cantonale vaudoise, la Banque cantonale de Zurich, la Banque cantonale de Soleure et la Banque cantonale neuchâteloise, contrat dont l'échéance a été prolongée jusqu'au 20 juillet 1898.

Il invite en outre la Direction à soumettre au Conseil fédéral et au Gouvernement italien la justification financière prévue à l'art. 11 du Traité international du 25 novembre 1895, et lorsque l'autorisation de commencer les travaux, prévue au même article, aura été accordée, à aviser officiellement la Société d'Entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> et le Syndicat des Banques que les contrats conclus avec eux le 15 avril 1898 et le 29 décembre 1897 ont été ratifiés par le Conseil d'administration du Jura-Simplon, et qu'ils sont dès lors entrés en vigueur.

---

## LETTRE DU CONSORTIUM DES BANQUES

---

Berne, 14 juillet 1898.

*A la Direction de la Compagnie des chemins de fer  
du Jura-Simplon,*

*BERNE.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Nous avons l'honneur de vous informer que le Conseil fédéral vient de nous donner connaissance de sa décision, prise en date de ce jour, d'après laquelle la garantie prévue dans l'art. 2 du contrat d'emprunt du 30 décembre 1897, concernant votre emprunt de 60 millions de francs à 3½ %, est prononcée par le Conseil fédéral conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés à cet effet par les décisions de l'Assemblée fédérale en date du 19 avril 1898.

En conséquence, nous venons, au nom du Consortium des Banques contractantes du dit emprunt, vous déclarer que nous considérons le contrat d'emprunt du 30 décembre 1897 comme entré en vigueur.

Agréez, Monsieur le président, l'assurance de notre considération très distinguée.

Banque cantonale de Berne:

F. MAUDERLI.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION  
DE LA  
DÉCLARATION DU CONSORTIUM DES BANQUES

---

*Berne, le 15 Juillet 1898.*

*Banque cantonale de Berne,*

*BERNE.*

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Par votre lettre du 14 c<sup>t</sup>, vous nous faites l'honneur de nous déclarer, au nom du Consortium des Banques contractantes, que vous considérez le contrat d'emprunt de 60 millions, du 30 décembre 1897, conclu avec notre Compagnie, comme entré en vigueur. Nous prenons note de cette déclaration, sur laquelle nous sommes d'accord.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments très distingués.

RUCHONNET.

LETTRE  
DE LA  
COMPAGNIE DU JURA-SIMPLON  
SOUMETTANT LA JUSTIFICATION FINANCIÈRE A LA CONFÉDÉRATION  
ET AU GOUVERNEMENT ITALIEN

---

Berne, le 3 juin 1898.

*Au haut Conseil fédéral suisse,*

*BERNE.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION,  
MESSIEURS LES CONSEILLERS FÉDÉRAUX,

Conformément aux prescriptions de l'art. 11 du Traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola, nous avons l'honneur de soumettre au haut Conseil fédéral, ainsi qu'au Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie, la *justification financière* prévue au dit article.

*Le montant du devis* calculé pour la construction d'un tunnel à simple voie avec galerie parallèle d'aération s'élève à *septante millions* de francs, comprenant les dépenses pour travaux et intérêts intercalaires, ainsi que toutes autres dépenses et imprévu.

Le poste principal du devis, celui concernant la construction du tunnel, résulte du *contrat à forfait* avec la Société d'Entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup>, conclu le 15 avril dernier, et s'élève à fr. 54 500 000. Tous les autres postes du devis doivent être considérés comme ayant été largement calculés.

Pour couvrir les septante millions, montant du devis, la Compagnie Jura-Simplon disposera:

a) Du produit d'un emprunt de *soixante millions* de francs conclu avec un groupe de banques, suivant contrat du 29 décembre 1897.

Ces banques sont:

- La Banque cantonale de Berne,
- La Banque cantonale vaudoise,
- La Banque cantonale de Zurich,
- La Banque cantonale de Soleure et
- La Banque cantonale neuchâteloise.

Le paiement des intérêts et le remboursement du capital de cet emprunt seront garantis par la Confédération.

b) Du produit d'une nouvelle émission, au pair, de 102 500 actions ordinaires dites « Actions de subvention Simplon » nominatives, de fr. 200 chacune, au montant total de fr. 20 500 000, dont fr. 16 250 000 seront affectés au tunnel du Simplon et fr. 4 250 000 au rachat des droits de retour des cantons de Fribourg, Vaud, Neuchâtel et Genève sur certaines sections de notre réseau à l'expiration des concessions.

Sur les fr. 16 250 000 ci-dessus:

Fr. 12 010 000 ont été souscrits en Suisse par la Confédération, les cantons, communes et corporations;

Fr. 4 000 000 (lires) en Italie par le Gouvernement italien, les provinces, communes et corporations.

Fr. 16 010 000

#### Résumé:

Produit de l'emprunt . . . . .	fr. 60 000 000
Produit de l'émission des actions de subvention Simplon souscrites . . . . .	» 16 010 000
	<hr/>
Total	fr. 76 010 000

soit fr. 6 010 000 en sus des prévisions du devis.

#### Observations sur les souscriptions suisses:

Les souscriptions suisses se répartissent comme suit:

Confédération . . . . .	fr. 4 500 000
Berne . . . . .	» 1 000 000
Fribourg . . . . .	» 200 000
Vaud . . . . .	» 3 250 000
Valais . . . . .	» 1 000 000
Neuchâtel . . . . .	» 250 000
Genève . . . . .	» 300 000
Commune de Lausanne . . . . .	» 1 000 000
Agglomération de Montreux . . . . .	» 270 000
Compagnie de Navigation Léman . . . . .	» 240 000
	<hr/>
	fr. 12 010 000



Ces souscriptions forment l'objet d'engagements dont nous produisons le dossier. Dans ce dossier manque l'engagement du canton de Neuchâtel, de fr. 250 000 argent, qui doit nous être remis sous peu.

**Observations sur les souscriptions italiennes:**

Les souscriptions italiennes se répartissent comme suit:

Province de Milan . . . . .	L.	750 000
» Gênes . . . . .	»	250 000
» Novare . . . . .	»	220 000
» Alessandria . . . . .	»	41 800
» Pavie . . . . .	»	10 450
Chambre de commerce de Bologne . . . . .	»	10 000
» » Milan . . . . .	»	10 000
» » Lodi . . . . .	»	2 508
» » Pavie . . . . .	»	1 045
Commune de Milan . . . . .	»	1 150 000
» Gênes . . . . .	»	750 000
» Domodossola . . . . .	»	20 000
» Alessandria . . . . .	»	15 000
» Novare . . . . .	»	12 540
» Varzo . . . . .	»	10 450
» Bologne . . . . .	»	10 000
» Arona . . . . .	»	5 000
» Legnano . . . . .	»	5 000
» Gallarate . . . . .	»	5 000
» Villa d'Ossola . . . . .	»	3 135
» Trasquera . . . . .	»	2 926
» Baveno . . . . .	»	2 090
» Asti . . . . .	»	2 090
» Trontano . . . . .	»	2 090
» Busto Arsizio . . . . .	»	2 090
» Stresa . . . . .	»	1 672
» Meina . . . . .	»	1 500
» Chignolo Verbano . . . . .	»	1 254
» Casale Corte Cerro . . . . .	»	1 045
» Crevola . . . . .	»	1 045
» Codogno . . . . .	»	1 045
» Biella . . . . .	»	1 045

A reporter L. 3 301 820

	Report	L. 3 301 820
Commune de Valenza . . . . .	»	1 045
» Craveggia . . . . .	»	1 045
» Malesco . . . . .	»	1 045
» Mercozzo . . . . .	»	627
» Piedimulera . . . . .	»	627
» Bognanco Dentro . . . . .	»	627
» Bellinzago . . . . .	»	418
» Cesano Maderno . . . . .	»	418
» Lesa . . . . .	»	418
» Oleggio . . . . .	»	418
» Preglia . . . . .	»	418
» Sesto S. Giovanni . . . . .	»	418
» Melegnano . . . . .	»	418
» Tocco . . . . .	»	418
» Monte Crestese . . . . .	»	418
» Saronno . . . . .	»	418
» Camairago . . . . .	»	209
» Cameri . . . . .	»	209
» Marano Ticino . . . . .	»	209
» Ameno . . . . .	»	209
» Lambrate . . . . .	»	209
» Lonate Pozzolo . . . . .	»	209
» Montanaso Lombardo . . . . .	»	209
» Borghetto Lodigiano . . . . .	»	209
» S. Angelo Lodigiano . . . . .	»	209
» Suna . . . . .	»	209
» Vanzago . . . . .	»	209
» Pallanzeno . . . . .	»	209
» Brusnengo . . . . .	»	209
» Caddo . . . . .	»	209
» Buttogno . . . . .	»	209
» Ceppomorelli . . . . .	»	209
» Cressa . . . . .	»	209
» Dissimo . . . . .	»	209
» Folsogno . . . . .	»	209
» Macugnaga . . . . .	»	209

A reporter L. 3 315 196

	Report	L. 3 315 196
Commune de Mozzio . . . . .	»	209
» Olgia . . . . .	»	209
» Orta Novarese' . . . . .	»	209
» Re . . . . .	»	209
» Santa Maria Maggiore . . . . .	»	209
» Schieranco . . . . .	»	209
» Sedriano . . . . .	»	209
» Villette . . . . .	»	209
» Vocogno . . . . .	»	209
» Zornasco . . . . .	»	209
» Crevalcore . . . . .	»	209
» Cervignano . . . . .	»	209
» Maleo . . . . .	»	209
» San Martino in Strada . . . . .	»	209
» San Stefano al Corno . . . . .	»	209
» San Zenone al Lambro . . . . .	»	209
» Somaglia . . . . .	»	209
» Beura . . . . .	»	209
» Bannio . . . . .	»	209
» Calasca . . . . .	»	209
» Crodo . . . . .	»	209
» Finero . . . . .	»	209
» Formazza . . . . .	»	209
» Tappia . . . . .	»	209
» Vagna . . . . .	»	209
» Pettenasco . . . . .	»	209
» Masera . . . . .	»	209
» Sartirana . . . . .	»	209
Province de Gênes, complément . . . . .	»	50 000
Commune » » . . . . .	»	150 000
Gouvernement italien, pour solde . . . . .	»	478 952
	Total	L. 4 000 000

Ces souscriptions nous ont été annoncées par le comité central italien du Simplon comme votées par les autorités et organes compétents. Elles forment, comme les souscriptions suisses, l'objet d'engagements dont nous produisons le dossier. Dans ce dossier manquent encore les engagements ci-après, dont nous attendons incessamment l'envoi.

Province de Gènes . . . . .	L.	250 000
» Alessandria . . . . .	»	41 800
» Pavie . . . . .	»	10 450
Chambre de commerce de Bologne . . . . .	»	10 000
» » Milan . . . . .	»	10 000
» » Lodi . . . . .	»	2 508
» » Pavie . . . . .	»	1 045
Commune de Gènes . . . . .	»	750 000
» Alessandria . . . . .	»	15 000
» Bologna . . . . .	»	10 000
» Gallarate . . . . .	»	5 000
» Villa d'Ossola . . . . .	»	3 135
» Asti . . . . .	»	2 090
» Busto Arsizio . . . . .	»	2 090
» Meina . . . . .	»	1 500
» Malesco . . . . .	»	1 045
» Bognanco Dentro . . . . .	»	627
» Toceno . . . . .	»	418
» Saronno . . . . .	»	418
» Montanaso Lombardo . . . . .	»	209
» Borghetto Lodigiano . . . . .	»	209
» Buttogno . . . . .	»	209
» Dissimo . . . . .	»	209
» Folsogno . . . . .	»	209
» Macugnaga . . . . .	»	209
» Mozzio . . . . .	»	209
» Olgia . . . . .	»	209
» Re . . . . .	»	209
» Santa Maria Maggiore . . . . .	»	209
» Schieranco . . . . .	»	209
» Villetta . . . . .	»	209
» Vocogno . . . . .	»	209
» Zornasco . . . . .	»	209
» Cervignano . . . . .	»	209
» Maleo . . . . .	»	209
» San Stefano al Corno . . . . .	»	209
» San Zenone al Lambro . . . . .	»	209

A reporter L. 1 120 888

	Report	L. 1 120 888
Commune de Somaglia . . . . .	»	209
» Beura . . . . .	»	209
» Bannio . . . . .	»	209
» Calasca . . . . .	»	209
» Crodo . . . . .	»	209
» Finero . . . . .	»	209
» Formazza . . . . .	»	209
» Tappia . . . . .	»	209
» Vagna . . . . .	»	209
» Pettenasco . . . . .	»	209
» Masera . . . . .	»	209
» Sartirana . . . . .	»	209
Province de Gênes, complément . . . . .	»	50 000
Commune de Gênes, » . . . . .	»	150 000
Gouvernement italien . . . . .	»	478 952
	Total	L. 1 802 348

Mais, même en déduisant de notre justification financière (fr. 76 010 000) l'engagement de Neuchâtel (fr. 250 000) et les engagements italiens encore attendus (fr. 1 802 348), ainsi que la perte au change sur ces derniers, comprise d'ailleurs dans le devis au chapitre « Autres dépenses », le chiffre de nos ressources pour le percement du Simplon dépasse de plus de trois millions de francs le montant du devis.

Dans ces conditions, et pour gagner du temps, nous prenons la liberté de soumettre doré et déjà à votre examen notre justification financière telle qu'elle existe en ce moment, en nous réservant de la compléter ultérieurement par la production des engagements qui ne nous sont pas encore parvenus.

Nous prions, en terminant, le haut Conseil fédéral de bien vouloir, si notre justification financière lui apparaît comme suffisamment établie, en transmettre le dossier au Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie et nous faire part de l'approbation des deux Gouvernements intéressés dès que cette approbation sera intervenue. Nous exprimons toutefois le désir que le dossier ne soit pas transmis au Gouvernement italien avant qu'il ait été complété par l'engagement du canton de Neuchâtel.

Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, l'expression de nos sentiments de haute et respectueuse considération.

Direction du Jura-Simplon:

RUCHONNET.

*Annexes:*

Contrat d'emprunt en original.  
Dossier des engagements suisses (12 pièces).  
Dossier des engagements italiens (47 pièces).  
Contrat d'entreprise et annexes sauf les plans.  
Tableau des subventions italiennes votées à ce jour.

## APPROBATION DE LA JUSTIFICATION FINANCIÈRE

PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE



Berne, le 14 juillet 1898.

*La Chancellerie fédérale suisse*  
*à la Direction des chemins de fer Jura-Simplon,*  
*à BERNE.*

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous informer que, dans sa séance de ce jour, le Conseil fédéral a approuvé *la justification financière* que vous lui avez soumise, par votre lettre du 3 juin dernier, *pour la construction du tunnel du Simplon et de ses accès nord et sud, de Brigue à Iselle*, sous réserve de l'examen du compte de construction après l'achèvement des travaux.

Nous devons vous informer, en outre, que le Département politique fédéral a été invité à faire le plus tôt possible les démarches nécessaires pour que le Gouvernement italien donne, de son côté, l'approbation qu'il s'est réservée à l'art. 11 du traité du 25 novembre 1895.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Chancellerie fédérale suisse,

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.



## APPROBATION DE LA JUSTIFICATION FINANCIÈRE

PAR LE GOUVERNEMENT ITALIEN



D'une lettre du Ministre suisse à Rome, M. Gaston Carlin, adressée au Département politique fédéral sous la date du 31 juillet 1898, il résulte que la justification financière pour la construction du tunnel du Simplon a reçu l'approbation du Gouvernement de S. M. le roi d'Italie.



IV

# **JONCTION DES RÉSEAUX**

SUISSE ET ITALIEN



CONVENTION  
ENTRE  
LA SUISSE ET L'ITALIE  
CONCERNANT LA  
JONCTION DU RÉSEAU SUISSE AVEC LE RÉSEAU ITALIEN  
A TRAVERS LE SIMPLON  
ET L'EXPLOITATION DE LA SECTION ISELLE-DOMODOSSOLA

(2 décembre 1899)

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse

et

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Désirant régler l'application du traité du 25 novembre 1895 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola, en ce qui touche la jonction du réseau suisse avec le réseau italien, la désignation de la gare internationale et l'exploitation de la section Iselle-Domodossola, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires:

*Le Conseil fédéral de la Confédération suisse:*

Monsieur le Conseiller fédéral ADRIEN LACHENAL, chef du Département fédéral de l'Intérieur, et  
Monsieur le Conseiller fédéral JOSEPH ZEMP, chef du Département fédéral des Postes et des  
Chemins de fer;

*Sa Majesté le Roi d'Italie:*

Monsieur le Marquis P. DE GREGORIO, Chargé d'affaires d'Italie près la Confédération suisse,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont  
convenus des articles suivants:

ARTICLE PREMIER.

La jonction effective des lignes suisse et italienne a lieu à l'aiguille d'entrée, côté amont, de la station d'Iselle. Ce point sera précisé contradictoirement par les administrations des chemins de fer italiens et des chemins de fer suisses au moyen d'un plan de situation indiquant les limites exactes des propriétés respectives.

Le point de soudure des tarifs coïncide avec la jonction des réseaux à Iselle.

Le point de jonction et le point de soudure des tarifs ne seront pas modifiés lors de l'établissement d'une seconde voie entre Brigue et Iselle.

ART. 2.

Une station internationale sera créée à Domodossola pour y réunir l'échange du trafic international, ainsi que les services des postes et télégraphes, de la police générale et de la police sanitaire (épidémies et épizooties) des deux Etats.

Les opérations douanières seront scindées; le service de la douane suisse sera établi à Brigue et le service de la douane italienne à Domodossola, avec bureaux de la dernière classe du dernier rang pour le trafic local aux stations d'Iselle, Varzo et Preglia.

En ce qui concerne les colis postaux et de messageries, ainsi que le trafic de voyageurs, le service de la douane suisse aura lieu à Domodossola.

Les opérations douanières pour l'exportation de l'Italie seront réduites à la formule la plus simple et autant que possible sans décharger les marchandises.

Il est entendu d'ores et déjà que les bureaux de douane à Brigue et à Domodossola seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises et dans tous les genres de trafic, ainsi que pour exécuter toutes les dispositions de nature fiscale ou de police.

ART. 3.

Les locaux et installations reconnus nécessaires par les Gouvernements intéressés pour les services mentionnés à l'article 2, à Domodossola, à Brigue et dans les stations intermédiaires, seront fournis gratuitement par les administrations des chemins de fer, sauf les installations destinées au service de la police sanitaire des épidémies, qui feront l'objet d'une des conventions prévues à l'article 15.

Si, outre ces locaux, il devenait nécessaire d'avoir des logements pour le personnel attaché aux mêmes services, les administrations des chemins de fer seront tenues de les fournir; dans ce cas, elles auront droit à un loyer représentant le cinq pour cent du capital dépensé à cet effet, augmenté de l'impôt foncier.

Les frais d'arrangement intérieur, d'entretien, d'éclairage et de nettoyage des locaux seront supportés par les administrations qui en font usage.

ART. 4.

Les conditions auxquelles devra s'effectuer l'exploitation de la section Domodossola-Iselle et de la gare de Domodossola feront l'objet d'un traité spécial entre les administrations des chemins de fer. Ce traité sera soumis à l'approbation des deux Gouvernements.

A défaut d'accord entre les deux administrations, les conditions qui régleront le service commun seront concertées entre les deux Gouvernements.

ART. 5.

L'exploitation doit être organisée de telle manière que sur le trajet entre la frontière et la station de Domodossola il n'y ait ni changement de voiture pour les voyageurs, ni transbordement pour les marchandises. Les administrations des chemins de fer réduiront le plus possible les formalités de transmission de tous les éléments du trafic, voyageurs, bagages, messageries, marchandises, bétail, ainsi que du matériel roulant.

L'administration des chemins de fer suisses installera et entretiendra à ses frais, à la gare de Domodossola, les bureaux qui lui seront nécessaires pour ces transmissions. Le personnel de ces bureaux aura libre accès pour son service dans toutes les parties de la gare de Domodossola, tout en restant placé, pour la police de la gare, sous les ordres du chef de gare.

L'administration des chemins de fer italiens, propriétaire de la gare de Domodossola, fournira, moyennant un loyer annuel représentant le cinq pour cent du capital employé à cet effet, les locaux nécessaires au personnel des chemins de fer suisses préposé aux transmissions et reconnaissances. Les frais d'éclairage, de chauffage et de nettoyage de ces locaux, la fourniture et l'entretien de leur mobilier et outillage, ainsi que la fourniture des imprimés et du matériel de bureau, incombent en entier à l'administration suisse, qui rétribuera elle-même son personnel.

ART. 6.

Le matériel de transport destiné au transit doit être construit de manière à pouvoir sans difficulté passer d'un réseau sur l'autre.

ART. 7.

Les chemins de fer suisses sont chargés, pour le compte de l'Italie, du service des trains (traction et conduite) entre Iselle et Domodossola dans les deux sens. Ce service comprend :

- a) Pour la traction: les machines avec leur personnel et toutes les fournitures nécessaires;
- b) Pour la conduite des trains: le personnel de l'exploitation nécessaire, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage des voitures et des fourgons, les imprimés et objets divers.

L'introduction d'un autre mode de traction que celui des locomotives à vapeur ferait préalablement l'objet d'une entente spéciale pour l'établissement des installations qui seraient reconnues nécessaires et pour leur exploitation.

Les trains de voyageurs circulant entre Brigue et Domodossola pourront être formés de voitures et fourgons des deux administrations.

Il est bien entendu que chaque administration reste chargée de l'entretien et de la surveillance de la voie de sa ligne jusqu'à la jonction d'Iselle.

Le service complet des stations d'Iselle, Varzo et Preglia, y compris le télégraphe, sera fait par l'administration des chemins de fer italiens.



ART. 8.

Les horaires des trains pour la traversée du Simplon devront autant que possible être arrêtés et mis en vigueur en même temps que ceux d'autres lignes dont le trafic se relie à celui des deux administrations de chemins de fer.

Les horaires des trains entre Iselle et Domodossola seront élaborés par les chemins de fer suisses et publiés par eux après avoir reçu l'approbation du Ministère des Travaux publics d'Italie. L'entrée des trains venant de Suisse en gare de Domodossola et leur sortie dans la direction de la Suisse feront l'objet d'une entente entre les administrations de chemins de fer.

ART. 9.

Les règlements suisses sur la circulation, la formation, la composition et la conduite des trains, ainsi que sur leur charge et leur freinage, seront appliqués jusqu'à Domodossola, sous réserve des modifications que l'autorité compétente italienne demanderait à y faire apporter pour la sécurité de la circulation des trains. Les signaux de toute nature en usage sur les chemins de fer suisses seront seuls employés sur la section d'Iselle à Domodossola jusque et y compris le signal d'entrée, côté suisse, de cette dernière gare.

La police de la ligne et des stations d'Iselle à Domodossola sera exercée par les agents des chemins de fer italiens, celle des trains par les agents des chemins de fer suisses.

ART. 10.

Le personnel des machines et les agents de trains des chemins de fer suisses doivent se conformer dans la gare de Domodossola aux ordres du chef de gare, ainsi qu'aux règlements et consignes italiens en ce qui concerne les signaux intérieurs de la gare.

Le chef de gare de Domodossola et les chefs de station d'Iselle, Varzo et Preglia se conformeront à leur tour aux ordres de l'administration des chemins de fer suisses et lui fourniront toutes les informations qui leur seront demandées pour ce qui concerne le service des trains sur la section de Domodossola à Iselle. Les ordres, les règlements, les livrets de marche et autres instructions concernant le service des trains sur cette section seront envoyés directement aux agents des gares et stations et de la voie intéressés, en même temps qu'ils seront adressés à l'administration des chemins de fer italiens.

Lorsque l'une des administrations de chemins de fer aura à se plaindre de contraventions ou fautes dont se seraient rendus coupables des agents de l'autre administration, celle-ci donnera à la plainte la suite disciplinaire qu'elle jugera utile. Lorsque l'une des administrations aura demandé le déplacement d'un agent de l'autre administration, ce déplacement devra être accordé.

ART. 11.

La responsabilité des dommages causés à des tiers ou au personnel de service par des accidents ou des catastrophes survenus pendant l'exploitation du tronçon entre la gare internationale de Domodossola et la frontière italo-suisse près Iselle sera attribuée, sauf les cas de force majeure,

à chaque administration selon la nature de la prestation assumée par l'une ou par l'autre, c'est-à-dire que l'administration des chemins de fer italiens aura à répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service des gares, ainsi que du service de surveillance et d'entretien de la ligne, tandis que l'administration du chemin de fer suisse devra répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service de la traction et des trains.

Dans le cas où il ne serait pas possible d'établir à laquelle des deux administrations incombe la responsabilité du dommage constaté sur le tronçon commun, les conséquences en seront supportées par parts égales par les deux administrations.

Les conséquences résultant de force majeure seront supportées par les propriétaires que cela concerne.

ART. 12.

L'administration des chemins de fer italiens remboursera intégralement aux chemins de fer suisses toutes les dépenses résultant du service des trains entre Iselle et Domodossola. Cette redevance sera arrêtée par la convention spéciale prévue à l'article 4.

ART. 13.

Le plein exercice de la souveraineté demeure réservé à chaque Gouvernement sur la ligne qui emprunte son territoire, y compris pour l'Italie le droit de suspendre l'exploitation de la ligne, conformément à l'article 281 de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les Travaux publics.

La police du chemin de fer sera exercée par les employés sous la surveillance de l'autorité compétente dans chaque territoire et conformément aux prescriptions générales qui y sont en vigueur.

ART. 14.

Le personnel des services visés à l'article 2 et le personnel des chemins de fer sont soumis aux lois et ordonnances de l'Etat dans lequel ils se trouvent.

ART. 15.

Avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation, il sera passé entre les deux Gouvernements des conventions spéciales à l'effet de régler dans leurs détails les services ci-après :

- a) Postes: en ce qui touche le service des bureaux de la gare de Domodossola et des offices de poste situés entre Brigue et Domodossola, ainsi que celui des bureaux ambulants sur la ligne d'Iselle à Domodossola;
- b) Douanes;
- c) Télégraphes;
- d) Police et police sanitaire.

ART. 16.

Les employés suisses et italiens attachés aux services de la gare de Domodossola et de la section de Brigue à Domodossola ont le droit d'user gratuitement sur ce parcours, pour affaires de service, des télégraphes et téléphones des deux Etats et de ceux des chemins de fer.

ART. 17.

Les employés suisses attachés aux services suisses à la gare de Domodossola et, le cas échéant, aux stations d'Iselle, Varzo et Preglia seront exemptés en Italie de toutes contributions directes personnelles.

ART. 18.

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Berne le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

Fait à *Berne*, en double expédition, le 2 décembre 1899.

A. LACHENAL.

ZEMP.

DE GREGORIO.



CONFÉRENCE  
ENTRE  
LES DÉLÉGUÉS DE L'ITALIE ET DE LA SUISSE  
CONCERNANT LA  
JONCTION DU RÉSEAU SUISSE AVEC LE RÉSEAU ITALIEN  
A TRAVERS LE SIMPLON  
ET L'EXPLOITATION DE LA SECTION ISELLE-DOMODOSSOLA

*(18-22 septembre 1899)*



Première séance.

Lundi 18 septembre 1899, à 11 heures du matin,  
au Palais fédéral à Berne.

Présidence de M. **Adrien Lachenal**, membre du Conseil fédéral suisse.

Sont présents:

**A. Italiens:**

Pour le **Ministère des Travaux publics:**

- M. le Commandeur Ingénieur OTTOLENGHI VITTORIO, inspecteur général des constructions  
et des concessions des chemins de fer;
- M. le Commandeur Ingénieur CROSA VINCENZO, inspecteur supérieur des chemins de fer;
- M. le Chevalier SANGUINI GIOVANNI, inspecteur en chef.

Pour le **Ministère des Finances :**

- M. le Chevalier LUCIOLLI LUDOVICO, chef de section à la Direction générale des douanes;
- M. le Chevalier CORSI ARISTIDE, commissaire douanier.

Pour le **Ministère de l'Intérieur :**

- M. le Commandeur Professeur SANTOLIVIDO ROCCO, directeur de la santé;
- M. le Chevalier CEOLA BALDASSARRE, commissaire de police.

Pour le **Ministère des Postes et des Télégraphes :**

- M. le Chevalier SCAGLIETTA PAOLO, chef de section.

Pour la **Compagnie des chemins de fer de la Méditerranée :**

- M. le Commandeur BIANCHI RICCARDO, chef de division;
- M. le Chevalier Ingénieur BARZANÒ LUIGI, inspecteur principal;
- M. le Chevalier Ingénieur CAUDA LUIGI, chef de section principal;
- M. le Chevalier MANTOVANI MARIANO, inspecteur principal adjoint.

**B. Suisses :**

Pour le **Conseil fédéral :**

- M. le Conseiller fédéral LACHENAL, président de la Conférence;
- M. le Conseiller fédéral D<sup>r</sup> ZEMP, chef du Département des Postes et des Chemins de fer.

Pour les **Départements intéressés :**

**Douanes :**

- M. ROLLIER, inspecteur général des douanes, à Berne;
- M. CORNU, directeur des douanes, à Lausanne.

**Commerce, Industrie et Agriculture :**

- M. le D<sup>r</sup> EICHMANN, chef de la division du commerce;
- M. F. MÜLLER, chef de la division de l'agriculture;
- M. le Colonel POTTERAT, commissaire fédéral pour les épizooties.

**Postes et Chemins de fer :**

*Division des Postes :*

- M. STÄGER, inspecteur général.

*Division des Chemins de fer :*

- M. MÜRSET, secrétaire du Département;
- M. WEISSENBACH, directeur administratif;
- M. DE COULON, inspecteur pour la construction du tunnel du Simplon.

Pour la **Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon :**

- M. RUCHONNET, président de la Direction;
- M. COLOMB, vice-président de la Direction;
- M. DUMUR, membre de la Direction;
- M. MANUEL, chef de l'exploitation;

**Secrétariat :**

M. ELIE DUCOMMUN, secrétaire général du Jura-Simplon, et

M. le Dr SCHUMANN, secrétaire au Département des Chemins de fer (section administrative).

---

M. le Président *Lachenal* souhaite la bienvenue à MM. les Délégués italiens, en exprimant l'espoir que, de même que la Conférence de 1895, qui a eu pour heureuse issue la conclusion du traité italo-suisse pour le percement du Simplon, celle de 1899 contribue à resserrer les liens de bon voisinage entre les deux pays en donnant à la question de la jonction des deux réseaux une solution conforme à tous les intérêts en présence.

M. le Commandeur *Ottolenghi* remercie M. le Président pour ses bonnes paroles et exprime des vœux identiques.

---

M. le Président propose qu'on tienne deux séances par jour, l'une dès 9 heures du matin, l'autre dès 3 heures de l'après-midi.

Cette proposition est acceptée sans opposition.

---

M. le Président pense qu'il y aurait lieu d'ouvrir d'abord une discussion générale sur la question dans son ensemble, après quoi l'on pourrait examiner les détails et peut-être charger une sous-commission de rédiger un projet de traité qui serait encore soumis à la Conférence.

Cette marche des délibérations ne soulève aucune objection.

---

M. le Commandeur *Ottolenghi* demande que, dès l'ouverture de la discussion générale, la Conférence se prononce sur *le principe d'une gare internationale, qui devrait nécessairement être unique*, attendu que s'il y avait deux gares frontières, aucune des deux ne serait une gare internationale proprement dite. Il déclare que le Gouvernement italien est pour une gare unique internationale, seul système qui soit de nature à satisfaire aux besoins du trafic.

M. le Conseiller fédéral *Zemp* déclare que le Conseil fédéral suisse peut aussi se ranger à cet avis, sous réserve de certaines conditions que devrait remplir la gare unique internationale.

Ce point est donc considéré comme provisoirement réglé dans le sens du désir exprimé par le Gouvernement d'Italie.

---

M. *Ottolenghi* formule, de la part du Gouvernement italien, le vœu que *la gare de Domodossola* soit désignée dès maintenant comme gare internationale du Simplon.

M. le Conseiller fédéral *Zemp* explique que dans les populations de la Suisse occidentale on s'attend à ce que la gare internationale du Simplon soit établie à Brigue, où, du reste, on pourrait donner aux installations tout le développement désirable. Néanmoins, ensuite d'une délibération



au sein de la Délégation suisse, le Conseil fédéral serait disposé à accepter une proposition du Gouvernement italien tendant à ce que la gare de Domodossola soit choisie comme gare internationale, pourvu que les services dans cette gare soient organisés de manière à remplir certaines conditions qui seront développées dans le courant de la présente Conférence.

M. *Ottolenghi* constate qu'il y a accord sur les deux points importants de la gare unique et de la désignation de Domodossola en cette qualité; il demande que les délibérations ultérieures partent de cette base.

M. le Président *Lachenal* rappelle les déclarations de M. le Conseiller fédéral Zemp, d'après lesquelles la désignation de Domodossola comme gare internationale est éventuelle seulement et ne serait définitive qu'après qu'on se serait mis d'accord sur des conditions à poser par la Délégation suisse. Le moment serait donc venu d'examiner ces conditions d'une manière générale, sauf à les approfondir ensuite dans une discussion de détail.

Cet avis ne soulève aucune objection.

---

En conséquence, M. le Conseiller fédéral *Zemp* signale à l'attention de MM. les délégués les points suivants, qui doivent faire l'objet des délibérations de la Conférence:

- 1° Jonction effective des lignes suisse et italienne et point de soudure des tarifs à Iselle.
- 2° Echange du trafic international à Domodossola, où se réuniront aussi les services des postes et télégraphes, de la police et de la police sanitaire des deux pays.
- 3° Douane italienne à Domodossola et douane suisse à Brigue, sauf pour les articles des postes suisses, dont le dédouanement se ferait à Domodossola.
- 4° Locaux et installations pour les services publics à fournir gratuitement par les administrations des chemins de fer à Domodossola, à Brigue et dans les stations intermédiaires.
- 5° Logements pour le personnel de ces services à fournir, si cela est nécessaire, par les administrations des chemins de fer.

M. *Ottolenghi* signale le point n° 3 comme ayant une importance toute particulière. Il demande quelles sont les raisons qui engagent la Suisse à placer sa douane à Brigue plutôt qu'à Domodossola, où se feront tous les autres services d'échange des marchandises.

Il lui est répondu par la *Délégation suisse* que cette séparation des deux douanes se justifie déjà par le fait de la distance assez forte qui sépare Domodossola de la frontière suisse. Cette question sera du reste examinée de plus près dans le cours des débats.

M. *Ottolenghi* demande que la discussion soit interrompue et que les points signalés par la Délégation suisse soient remis par écrit à la Délégation italienne.

Cette proposition est adoptée et la séance est levée à midi et quart. La deuxième séance s'ouvrira à 4 heures.

---

## Deuxième séance.

Lundi 18 septembre 1899, à 4 heures de l'après-midi.

---

Présidence de M. Lachenal.

---

Tous les délégués sont présents.

La *Délégation italienne* a reçu, aussitôt après la clôture de la première séance, les propositions écrites de la *Délégation suisse* sur les points signalés par M. le Conseiller fédéral Zemp. Elles sont ainsi conçues:

### ARTICLE PREMIER.

« La jonction effective des lignes suisse et italienne a lieu à l'aiguille d'entrée, côté amont, de la station d'Iselle. Ce point sera précisé contradictoirement par les administrations des chemins de fer italiens et des chemins de fer suisses au moyen d'un plan de situation indiquant les limites exactes des propriétés respectives.

« Le point de soudure des tarifs coïncide avec la jonction des réseaux à Iselle.

« Le point de jonction et le point de soudure des tarifs ne seront pas modifiés lors de l'établissement d'une seconde voie entre Brigue et Iselle.

### ART. 2.

« Une station internationale sera créée à Domodossola pour y réunir l'échange du trafic international, ainsi que les services des postes et télégraphes, de la police générale et de la police sanitaire des deux Etats.

« Les opérations douanières seront scindées: le service de la douane suisse sera établi à Brigue et le service de la douane italienne à Domodossola, avec bureaux secondaires pour le trafic local aux stations d'Iselle, Varzo et Crévola.

« Le dédouanement des articles postaux aura lieu à Domodossola.

« Il est entendu d'ores et déjà que les bureaux de douane à Brigue et à Domodossola seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises et dans tous les genres de trafic, ainsi que pour exécuter toutes les dispositions de nature fiscale ou de police.

### ART. 3.

« Les locaux et installations reconnus nécessaires par les Gouvernements intéressés pour lesdits services publics, à Domodossola, à Brigue et dans les stations intermédiaires, seront fournis gratuitement par les administrations des chemins de fer.

Si, outre ces locaux, il devenait nécessaire d'avoir des logements pour le personnel attaché aux mêmes services, les administrations des chemins de fer seront tenues de les fournir; dans ce

cas elles auront droit à un loyer représentant le cinq pour cent du capital dépensé à cet effet, augmenté de l'impôt foncier.

« Les frais d'arrangement intérieur, d'entretien, d'éclairage et de nettoyage des locaux seront supportés par les administrations qui en font usage. »

M. le Commandeur *Ottolenghi* déclare que la Délégation italienne a pris connaissance des réserves et conditions formulées par la Délégation suisse et qu'elle en accepte la plus grande partie. Il est cependant un point qui a attiré tout spécialement son attention et sur lequel elle désire soulever une discussion au sein de la Conférence: *la création d'une gare douanière suisse à Brigue.*

La Délégation italienne croit que la disposition contenue dans le 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 2 pour le service douanier se trouve en contradiction absolue avec le but qui a suggéré la construction du passage du Simplon. La création des deux douanes, à Domodossola pour l'Italie et à Brigue pour la Suisse, rend inutile la création de la station internationale unique, laquelle devrait concourir au résultat prévu par l'art. 14 du traité, qui oblige les deux Etats à faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin du Simplon, pour assurer les transports dans les conditions les plus régulières et les plus rapides et au meilleur marché possible. Or, il est évident que la séparation des services douaniers ne peut qu'entraver le trafic, redoubler la manutention des transports, retarder leur marche, augmenter les frais et produire ainsi des complications qui seront très nuisibles au développement du trafic de la nouvelle voie, au bénéfice des lignes concurrentes. La Délégation italienne, basant sa conviction sur l'interprétation naturelle de la disposition contenue à l'art. 14 du traité, pense que l'exception proposée pour ce qui concerne le service douanier ne correspond en aucune manière au principe qui doit régler l'établissement d'une station unique internationale, dans laquelle sont et doivent être toujours réunis tous les services qui sont nécessaires pour desservir d'une manière normale et convenable le trafic entre deux Etats.

M. *Lachenal* répond qu'à l'art. 14 du traité du 25 novembre 1895 on peut opposer l'art. 26 du même traité, qui prévoit la stipulation ultérieure de dispositions concernant le service de la douane dans *la* ou *les* gares internationales du Simplon. Quand, ce matin, les délégués suisses ont déclaré qu'ils pourraient accepter la possibilité de la gare internationale à Domodossola, ils ont entendu faire une concession importante à l'Italie, mais il ne faut pas oublier que Brigue se prête également bien à cette destination et qu'il offre des emplacements suffisants et très convenables pour une gare internationale. Dans l'hypothèse de Domodossola, la Délégation suisse a réservé certaines conditions, dont la plus importante est le transfert de la douane suisse à Brigue, sauf pour les articles postaux, dont l'expédition douanière se ferait à Domodossola. En concédant à Domodossola tous les services en dehors de celui-là, la Suisse montre qu'elle tient à ce que sa douane, attribut essentiel de la souveraineté d'un Etat, soit placé sur son territoire, ce qui ne porterait d'ailleurs, dans la pratique, aucune atteinte à la notion d'une gare internationale sur territoire italien pour l'échange des trafics.

La discussion générale sur cette question étant ouverte, M. *Lucioli*, chef de section à la

Direction générale des douanes italiennes, constate que le débat ne concerne pas les expéditions de Suisse en Italie, qui seront soumises aux opérations douanières à Domodossola, quelle que soit leur nature. Quant aux expéditions d'Italie en Suisse, la nécessité de passer en douane à Brigue soulève de grandes difficultés, ne fût-ce déjà qu'au point de vue des *acquits à caution*, qui ne pourront être dégagés à Domodossola qu'après que l'avis de l'arrivée de la marchandise à Brigue sera parvenu à la douane italienne à Domodossola.

M. *Rollier*, inspecteur général des douanes suisses, exprime l'avis que le personnel suisse employé à Domodossola au service du dédouanement des articles postaux suffira pour assurer le service des décharges des acquits à caution au moyen d'un formulaire sur lequel il sera facile de s'entendre.

M. *Mantovani*, inspecteur principal adjoint des chemins de fer de la Méditerranée, soulève la question de la visite douanière des *bagages* dans les trains de voyageurs.

M. *Rollier* pense que cette visite pourrait se faire à Domodossola si l'arrêt est suffisant et dans le train même si cet arrêt n'est pas assez prolongé pour permettre une visite douanière. Il s'agirait ici du *bagage à main*, et si le personnel douanier suisse trouvait dans le train quelque objet soumis à la douane, c'est à Brigue que se régulariserait le dédouanement.

M. le conseiller fédéral *Zemp* estime que si le dédouanement à Brigue présente des inconvénients, c'est la Suisse qui en souffrira en premier lieu, mais qu'elle croit pouvoir prendre cette responsabilité, d'autant plus que le service douanier peut être organisé de manière à ne pas gêner le transport des voyageurs et des marchandises. Il ajoute que le personnel des douanes suisses pour l'expédition douanière des articles postaux d'Italie en Suisse, à la gare de Domodossola, suffira sans doute pour faire le service du dédouanement des bagages, ou tout au moins de la partie des bagages qui se prêtera à cette facilité, soit dans la gare même, soit dans les trains de voyageurs.

M. *Mantovani*, après avoir pris acte de ces explications, demande ce qu'il adviendra des *marchandises*, dont la livraison subirait un retard important par le fait du double arrêt, et, pour les colis isolés, par la double manutention, à Domodossola pour l'échange du *trafic* entre les Compagnies et pour les formalités et les opérations douanières italiennes de sortie, qui exigent souvent un certain temps, particulièrement lorsqu'il s'agit de marchandises bénéficiant de la restitution des droits payés à l'entrée, et à Brigue pour les opérations de la douane suisse. Il y aura aussi une perte de temps pour les wagons complets, et l'on peut admettre que la séparation des douanes nécessitera pour les transports le double de temps à la frontière que là où les deux douanes sont réunies.

M. *Manuel*, chef de l'exploitation du Jura-Simplon, appelé à s'exprimer sur l'importance des arrêts que nécessiterait l'établissement de la douane suisse à Brigue, explique qu'on ne décharge plus les trains passant d'un réseau à l'autre, ni entre l'Italie et la France, ni entre la France et la Suisse. On ne fait plus de reconnaissance de la marchandise au point de vue du service du

chemin de fer, de sorte que, pour les trains d'Italie passant à Domodossola à destination de la Suisse, ce service n'exigera pas un arrêt de plus de 5 minutes pour l'échange des machines et du personnel. Les trains directs continueront leur marche jusqu'à Brigue, où se fera l'expédition douanière sur les colis signalés à la douane, ce qui prendra 20 minutes au plus. Le retard sera donc à peu près nul. Pour les trains omnibus et locaux, la question est à peu près la même. On prendra seulement des mesures pour que les bagages ne soient pas déchargés en chemin, et, du reste, on peut faire accompagner ces trains par des employés de la douane suisse de Domodossola. Pour les trains de marchandises on ne fait pas non plus de déchargement et de reconnaissance lors de la remise d'une Compagnie à l'autre, et d'ailleurs entre l'Italie et la Suisse on n'a pas de nouvelles écritures à faire pour la tarification des articles transportés, comme cela arrive pour le trafic entre la France et la Suisse. La manutention douanière, quant à elle, prendra le même temps, qu'elle se fasse à Domodossola ou à Brigue.

M. *Mantovani* objecte que les trains directs transportent aussi des *valeurs et certaines marchandises* qui doivent être *déchargées*. Il estime que cette opération, et en général celle de la remise d'un train d'une Compagnie à l'autre, prendra au moins 20 minutes à Domodossola, sans préjudice du temps, certainement aussi long, qu'il faudra à Brigue pour le dédouanement des bagages et marchandises à l'entrée en Suisse.

Il confirme, pour le reste, ce qu'il a déjà dit eu égard aux conditions à remplir vis-à-vis des administrations de chemins de fer, les reconnaissances étant toujours nécessaires pour toutes les marchandises qui ne peuvent pas passer d'un réseau à l'autre d'une manière symbolique et les écritures pour les transports en transit étant indispensables, ainsi que sur le temps nécessaire aux opérations de la douane italienne et sur les conséquences d'un plus grand arrêt des marchandises à la frontière. Il fait observer enfin qu'il s'agit non seulement du trafic direct, mais aussi du trafic de réexpédition, qui serait entravé parce qu'il faudrait subordonner à Domodossola les opérations relatives à l'exécution des opérations douanières à Brigue.

M. le Conseiller fédéral *Zemp* attire l'attention de la Conférence sur le fait qu'une organisation semblable à celle que les propositions suisses prévoient pour le Simplon, c'est-à-dire l'existence de deux gares douanières à la frontière, se rencontre déjà à Porrentruy, aux Verrières et à Genève. Il déclare que le Conseil fédéral tient beaucoup au droit d'établir sur territoire suisse la douane suisse, et que c'est là la moindre des concessions que le Gouvernement italien puisse lui faire, quand la Suisse consent à ce que la gare internationale soit établie à Domodossola plutôt qu'à Brigue.

M. *Ottolenghi* ne trouve pas concluant l'exemple de ce qui se passe dans les relations entre les gares frontières franco-suisse. Le Gouvernement italien désire simplement que le trafic par le Simplon soit organisé de manière à soutenir la concurrence des autres passages alpins.

M. *Santoliquido* exprime la crainte que l'existence d'une gare douanière à Brigue n'entrave le commerce et le trafic en général. Il rappelle à ce propos la Convention de Venise. Tout le service



sanitaire sera à Domodossola, et il serait fâcheux qu'on le séparât de la douane suisse au Simplon, alors qu'à Modane on a fait le contraire.

M. *Lachenal* objecte que l'important est la visite sanitaire, qui se fera à Domodossola. Si le bétail est sain, il sera admis à entrer en Suisse et simplement dédouané à Brigue. S'il n'est pas sain, l'entrée en Suisse lui sera refusée à la gare de Domodossola, et il ne sera pas présenté à la douane.

Il ajoute que la concentration de tous les services dans une gare internationale unique peut avoir théoriquement ses bons côtés, mais qu'il faut tenir compte des circonstances et des contingences, et notamment de l'opinion publique en Suisse. L'autorité fédérale ne peut pas s'exposer au reproche du commerce, de l'industrie et des cantons souverains d'avoir négligé leurs intérêts.

Ensuite de cet échange de vues, M. le Conseiller fédéral *Zemp* demande que *la continuation du débat sur la question douanière soit renvoyée à demain*, afin que la Délégation suisse examine la question à nouveau et présente à la Conférence le résultat de son étude, ainsi que les résolutions du Conseil fédéral.

Cette proposition est adoptée sans opposition.

On passe à la discussion, article par article, des 3 dispositions soumises à la Délégation italienne par la Délégation suisse.

#### ARTICLE PREMIER.

« La jonction effective des lignes suisse et italienne a lieu à l'aiguille d'entrée, côté amont, de la station d'Iselle. Ce point sera précisé contradictoirement par les administrations des chemins de fer italiens et des chemins de fer suisses au moyen d'un plan de situation indiquant les limites exactes des propriétés respectives.

« Le point de soudure des tarifs coïncide avec la jonction des réseaux à Iselle.

« Le point de jonction et le point de soudure des tarifs ne seront pas modifiés lors de l'établissement d'une seconde voie entre Brigue et Iselle. »

La *Délégation italienne* se déclare d'accord sur cet article.

#### ART. 2.

« Une station internationale sera créée à Domodossola pour y réunir l'échange du trafic international, ainsi que les services des postes et télégraphes, de la police générale et de la police sanitaire des deux Etats.

« Les opérations douanières seront scindées: le service de la douane suisse sera établi à Brigue et le service de la douane italienne à Domodossola, avec bureaux secondaires pour le trafic local aux stations d'Iselle, Varzo et Crevola.

« Le dédouanement des articles postaux aura lieu à Domodossola.

« Il est entendu d'ores et déjà que les bureaux de douane à Brigue et à Domodossola seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises



et dans tous les genres de trafic, ainsi que pour exécuter toutes les dispositions de nature fiscale ou de police.»

Cet article est réservé pour une discussion ultérieure.

A propos du 3<sup>e</sup> alinéa, M. *Lucioli* demande qu'on mentionne une date à partir de laquelle chacune des deux administrations douanières pourrait modifier les compétences de sa douane frontière, comme cela est prévu dans le traité relatif au Gothard. Il ne serait pas juste, à son avis, de créer une inégalité à ce sujet entre le Gothard et le Simplon.

M. le Dr *Eichmann*, chef de la Division du commerce suisse, fournit des explications sur ce sujet et conclut à ce qu'on maintienne la compétence des bureaux de douane du Simplon pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises.

Sur la proposition de M. le Conseiller fédéral *Zemp*, cette question et celle d'une dénonciation éventuelle de certaines autres dispositions du traité à intervenir sont renvoyées à un examen ultérieur.

#### ART. 3.

« Les locaux et installations reconnus nécessaires par les Gouvernements intéressés pour lesdits services publics, à Domodossola, à Brigue et dans les stations intermédiaires, seront fournis gratuitement par les administrations des chemins de fer.

« Si, outre ces locaux, il devenait nécessaire d'avoir des logements pour le personnel attaché aux mêmes services, les administrations des chemins de fer seront tenues de les fournir; dans ce cas, elles auront droit à un loyer représentant le cinq pour cent du capital dépensé à cet effet, augmenté de l'impôt foncier.

« Les frais d'arrangement intérieur, d'entretien, d'éclairage et de nettoyage des locaux seront supportés par les administrations qui en font usage.»

Après quelques explications, desquelles il résulte que la gratuité des locaux ne s'applique qu'à ceux qui sont nécessaires aux Gouvernements des deux pays et ne concerne pas les administrations des chemins de fer, cet article est accepté sans opposition.

---

M. le Président demande à la Conférence si elle veut discuter maintenant les conditions dans lesquelles devrait s'effectuer *l'exploitation de la ligne d'Iselle à Domodossola*.

Cette question est renvoyée à demain, sur la proposition de M. *Ottolenghi*.

---

La prochaine séance aura lieu demain, mardi, à 2<sup>1/2</sup> heures de l'après-midi.

Dans l'intervalle, les membres de la Délégation italienne recevront le projet complet du traité entre l'Italie et la Suisse tel qu'il est sorti des délibérations de la Délégation suisse, mais il est entendu que ce n'est là qu'un avant-projet, auquel des changements peuvent être proposés aussi bien par la Délégation suisse que par la Délégation d'Italie.

---

La séance est levée à 6 heures.

### Troisième séance.

Mardi 19 septembre 1899, à 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures.

Présidence de M. A. Lachenal.

Tous les délégués sont présents, sauf M. Bianchi et M. Santoliquido, qui se sont fait excuser.

Les procès-verbaux des deux premières séances sont lus et approuvés. Ils seront imprimés et MM. les délégués pourront encore les rectifier après avoir pris connaissance des épreuves.

On reprend la discussion sur les opérations douanières, la Délégation italienne ayant déclaré n'avoir pas de modifications à proposer au texte des articles 1 à 3 du projet adoptés en principe dans les deux séances d'hier.

M. Lachenal présente, au nom de la Délégation suisse, un nouvel alinéa à l'art. 2 dans la teneur suivante :

« Les opérations douanières pour l'exportation de l'Italie seront réduites à la formule la plus simple, dans la règle sans décharger les marchandises. »

Cette disposition formerait le 4<sup>e</sup> alinéa de l'art 2.

La *Délégation italienne* ne s'oppose pas, en principe, à l'adoption d'une prescription de ce genre, mais elle fait observer qu'il serait impossible à l'administration du chemin de fer de prendre l'engagement de ne pas décharger la marchandise à Domodossola s'il s'agit d'articles en colis isolés soumis au droit d'exportation. Elle fait observer que dans ce cas le seul moyen d'éviter la double manutention et la perte de temps qui en résulte serait de reporter à Domodossola la douane suisse de Brigue.

La *Délégation suisse* insiste sur sa proposition, dont l'unique objet est d'accélérer l'expédition des marchandises. Elle ne trouve rien à redire à ce que la douane italienne remplisse les formalités voulues pour la perception des droits à la sortie, mais, comme la Suisse entend placer sa douane à Brigue, et que dès lors il ne sera pas possible d'éviter une double opération, à la sortie d'Italie et à l'entrée en Suisse, elle désire que les formalités qui s'y rattachent soient simplifiées le plus possible et qu'on ne fasse un déchargement de la marchandise à l'exportation d'Italie que dans des cas tout à fait exceptionnels.

M. Ottolenghi reconnaît que l'adjonction proposée par la Délégation suisse comporte une atténuation partielle de l'inconvénient des deux gares douanières. Il n'estime pas néanmoins qu'elle change notablement la situation que créera ce dualisme en plaçant la ligne du Simplon dans des conditions moins favorables que celles qui sont faites à des lignes concurrentes. Il déclare que la Délégation italienne peut accepter la proposition suisse, mais sous réserve de la décision qui interviendra touchant la douane à Brigue.

M. le *Président* constate qu'il y a accord sur l'adjonction proposée, sous la réserve qui vient d'être faite par M. Ottolenghi.

---

L'ancien alinéa 4, devenu alinéa 5, est en discussion. Il est ainsi conçu :

« Il est entendu d'ores et déjà que les bureaux de douane à Brigue et à Domodossola seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises et dans tous les genres de trafic, ainsi que pour exécuter toutes les dispositions de nature fiscale ou de police. »

La *Délégation suisse* tient à ce que ce principe soit énoncé dans le traité lui-même, afin qu'il ne puisse pas faire plus tard l'objet de nouvelles discussions. On a dit hier que son adoption créerait une inégalité de situation entre Domodossola d'une part et Chiasso et Pino de l'autre ; mais il serait bien naturel et bien simple d'admettre dès maintenant un principe reconnu comme bon et de préparer ainsi son application uniforme à toutes les gares frontières italiennes. Ce sera une égalisation par en haut. Si l'on se borne à renvoyer cette disposition à des négociations ultérieures, on n'aura pas fait un pas en avant, et le commerce suisse continuera à se plaindre de ce que certaines marchandises, ne pouvant être dédouanées à la plus prochaine gare frontière italienne, sont dirigées sur une autre gare, celle de Milan ou celle de Turin par exemple. Elle demande, en conséquence, que le principe de la compétence entière de la douane de Domodossola soit reconnu dans le traité à intervenir et qu'on mentionne au procès-verbal que le même principe sera appliqué aussi à Chiasso et à Pino quand on revisera la convention de 1882.

La *Délégation italienne* ne voit pas de difficulté à admettre pour le présent la compétence entière de la douane de Domodossola, mais elle voudrait réserver l'avenir. Elle se propose d'en référer à son Gouvernement.

---

M. *Lucioli* propose qu'au second alinéa de l'article 2 on remplace les mots « bureaux secondaires » par les mots « bureaux de la dernière classe du dernier rang ».

Cette proposition est adoptée.

---

On passe à la discussion des autres articles du projet. La *Délégation italienne* n'ayant pas eu le temps de les examiner en détail, il est entendu que la rédaction de ces articles reste réservée et que les décisions à prendre maintenant sont des décisions de principe.

#### ART. 4.

« Les conditions auxquelles devra s'effectuer l'exploitation de la section Domodossola-Iselle et de la gare de Domodossola feront l'objet d'un traité spécial entre les administrations des chemins de fer. Ce traité sera soumis à l'approbation des deux Gouvernements.

« A défaut d'accord entre les deux administrations, les conditions qui régleront le service commun seront concertées entre les deux Gouvernements. »

Adopté sans observations.

ART. 5.

« L'exploitation doit être organisée de telle manière que sur le trajet entre la frontière et la station de Domodossola il n'y ait ni changement de voiture pour les voyageurs ni transbordement pour les marchandises. Les administrations des chemins de fer réduiront le plus possible les formalités de transmission de tous les éléments du trafic, voyageurs, bagages, messageries, marchandises, bétail, ainsi que du matériel roulant.

« L'administration des chemins de fer suisses installera et entretiendra à ses frais, à la gare de Domodossola, les bureaux qui lui seront nécessaires pour ces transmissions. Le personnel de ces bureaux aura libre accès pour son service dans toutes les parties de la gare de Domodossola, tout en restant placé, pour la police de la gare, sous les ordres du chef de gare.

« L'administration des chemins de fer italiens, propriétaire de la gare de Domodossola, fournira, moyennant un loyer annuel, représentant le cinq pour cent du capital employé à cet effet, les locaux nécessaires au personnel des chemins de fer suisses préposé aux transmissions et reconnaissances. Les frais d'éclairage, de chauffage et de nettoyage de ces locaux, la fourniture et l'entretien de leur mobilier et outillage, ainsi que la fourniture des imprimés et du matériel de bureau incombent en entier à l'administration suisse, qui rétribuera elle-même son personnel. »

Adopté.

ART. 6.

« Le matériel de transport destiné au transit doit être construit de manière à pouvoir sans difficulté passer d'un réseau sur l'autre.

« La limite des parcours pour les comptes d'échange du matériel roulant est fixée au point de jonction indiqué à l'article 1<sup>er</sup>, savoir l'aiguille d'entrée, côté amont, de la station d'Iselle. Pour les redevances de séjour, la durée part de l'heure prescrite par l'horaire pour l'arrivée ou le passage du train transporteur à la station d'Iselle. L'échange a lieu conformément aux clauses des conventions en vigueur entre les administrations des chemins de fer.

« Pour le trafic local entre Brigue et Domodossola, il sera loisible d'établir un compte de compensation en nature pour les parcours des voitures et des fourgons à bagages, ainsi que pour le chauffage et l'éclairage de ces voitures. »

La *Délégation italienne* propose que le 1<sup>er</sup> alinéa seul de cet article soit inséré dans le traité et que les autres alinéas soient réservés à la convention spéciale qui sera conclue entre les administrations des chemins de fer.

Cette proposition est acceptée.

ART. 7.

« Les chemins de fer suisses sont chargés pour le compte de l'Italie du service des trains (traction et conduite) entre Iselle et Domodossola dans les deux sens. Ce service comprend :

- a) Pour la traction: les machines avec leur personnel et toutes les fournitures nécessaires ;
- b) Pour la conduite des trains: le personnel de l'exploitation nécessaire, le chauffage, l'éclairage et le nettoyage des voitures et des fourgons, les imprimés et objets divers.

« Les trains de voyageurs circulant entre Brigue et Domodossola pourront être formés de voitures et fourgons des deux administrations.

« Il est bien entendu que chaque administration resté chargée de l'entretien et de la surveillance de la voie de sa ligne jusqu'à la jonction d'Iselle.

« Le service complet des stations d'Iselle, Varzo et Crevola, y compris le télégraphe, sera fait par l'administration des chemins de fer italiens.

« Le service des trains sur le tronçon d'Iselle à Domodossola sera fait en langue française jusque et y compris la gare de Domodossola. Les agents italiens occupés sur la voie et dans les gares intermédiaires du parcours et le chef de gare de Domodossola devront connaître suffisamment la langue française pour comprendre les publications de service.

« Si le besoin d'activer le service des bagages directs des trains directs d'Italie en Suisse se fait sentir, les conducteurs italiens de ces bagages pourront être tenus d'accompagner les fourgons-bagages jusqu'à Brigue (douane suisse). Les frais qui en résulteraient seraient mis à la charge de l'administration italienne, y compris le retour à Domodossola des conducteurs italiens. »

A la suite d'une discussion soulevée par la *Délégation italienne* au sujet de la traduction des ordres de service et de la langue à employer sur la ligne Iselle-Domodossola, on supprime le 5<sup>e</sup> alinéa de cet article, qui est renvoyé à la Convention à intervenir entre les administrations de chemins de fer.

On ajoute, après la lettre *b* du 1<sup>er</sup> alinéa, comme 2<sup>e</sup> alinéa, la disposition suivante, sur la demande de la *Délégation italienne*:

« L'introduction d'un autre mode de traction que celui des locomotives à vapeur ferait préalablement l'objet d'une entente spéciale pour l'établissement des installations qui seraient reconnues nécessaires et pour leur exploitation. »

Dans le dernier alinéa, les mots « jusqu'à Brigue » sont réservés jusqu'après la décision à prendre sur l'établissement du bureau de la douane suisse à Brigue.

#### ART. 8.

« Les changements périodiques aux horaires, service d'hiver et service d'été, devront autant que possible être arrêtés et mis en vigueur en même temps que ceux d'autres lignes dont le trafic se relie à celui des deux administrations de chemins de fer.

« Si, pendant la durée d'un service, des modifications devenaient nécessaires, elles devront être portées à la connaissance des deux Gouvernements aussitôt que possible avant leur mise en vigueur.

« Les horaires des trains entre Iselle et Domodossola seront élaborés, établis et publiés par les chemins de fer suisses. L'entrée des trains venant de Suisse en gare de Domodossola et leur sortie dans la direction de la Suisse feront l'objet d'une entente entre les deux administrations. »

Ensuite d'une observation de la *Délégation italienne*, et afin de mettre la disposition touchant l'approbation des horaires de la ligne Iselle-Domodossola en harmonie avec celle qui se rapporte



aux horaires du tronçon frontière suisse-Iselle, on décide de supprimer le second alinéa de l'art. 8 et de rédiger comme suit le 3<sup>e</sup> alinéa :

« Les horaires des trains entre Iselle et Domodossola seront élaborés par les chemins de fer suisses et publiés par eux après avoir reçu l'approbation du Ministère des Travaux publics d'Italie. L'entrée des trains venant de Suisse en gare de Domodossola et leur sortie dans la direction de la Suisse feront l'objet d'une entente entre les deux administrations. »

A ce propos, M. *Ruchonnet*, président de la Direction du Jura-Simplon, demande jusqu'où devra s'étendre la publicité des horaires prévue au 3<sup>e</sup> alinéa.

Il lui est répondu par la *Délégation italienne* qu'il ne s'agit que de la publication dans les gares de la ligne d'Iselle à Domodossola.

#### ART. 9.

« Les règlements suisses sur la circulation, la formation, la composition et la conduite des trains, ainsi que sur leur charge et leur freinage, seront appliqués jusqu'à Domodossola. Les signaux de toute nature en usage sur les chemins de fer suisses seront seuls employés sur la section d'Iselle à Domodossola jusque et y compris le signal d'entrée, côté suisse, de cette dernière gare.

« La police de la ligne et des stations d'Iselle à Domodossola sera exercée par les agents des chemins de fer italiens; celle des trains conduits par des agents des trains des chemins de fer suisses sera faite par ce personnel (v. art. 14).

« Les trains de matériaux et les courses de chasse-neige nécessaires à l'entretien ou au déblaiement de la ligne d'Iselle à Domodossola ne pourront être mis en circulation qu'après entente sur leur marche avec l'administration des chemins de fer suisses. Ils seront pilotés aux frais des chemins de fer italiens par un agent des chemins de fer suisses, qui prendra place sur la machine et aura la direction et la responsabilité de son mouvement. Les locomotives et les wagons pour ces trains de matériaux et pour les chasse-neige seront fournis par les chemins de fer italiens.

« La circulation des wagonnets sur la section d'Iselle à Domodossola est soumise aux prescriptions des règlements suisses pour l'usage de ces véhicules. »

La *Délégation italienne* demande qu'on prévoie le cas où l'autorité italienne compétente croirait devoir apporter, pour la sécurité du service, des modifications aux règlements suisses sur la circulation, la formation, la composition et la conduite des trains, en ce qui concerne la ligne Iselle-Domodossola.

La *Délégation suisse* se déclarant d'accord, on décide d'insérer après « jusqu'à Domodossola » les mots « sous réserve des modifications que l'autorité compétente italienne demanderait à y faire apporter pour la sécurité de la circulation des trains ».

Sur la proposition de M. le colonel *Dumur*, membre de la Direction du Jura-Simplon, les deux derniers alinéas de cet article sont réservés à la convention spéciale entre les administrations des chemins de fer. On est d'ailleurs d'accord sur le principe.



ART. 10.

« Le personnel des machines et les agents de trains des chemins de fer suisses doivent se conformer dans la gare de Domodossola aux ordres du chef de gare, ainsi qu'aux règlements et consignes italiens, en ce qui concerne les signaux intérieurs de la gare.

« Les chefs de gare de Domodossola et les chefs de station d'Iselle, Varzo et Crevola se conformeront à leur tour aux ordres de l'administration des chemins de fer suisses et lui fourniront toutes les informations qui leur seront demandées pour tout ce qui concerne le service des trains sur la section de Domodossola à Iselle. Les ordres, les règlements, les livrets de marche et autres instructions concernant le service des trains sur cette section seront envoyés directement aux agents des gares et stations et de la voie intéressés, en même temps qu'ils seront adressés à l'administration des chemins de fer italiens.

« Lorsque l'une des administrations de chemins de fer aura à se plaindre de contraventions ou fautes dont se seraient rendus coupables des agents de l'autre administration, celle-ci donnera à la plainte la suite disciplinaire qu'elle jugera utile. Lorsque l'une des administrations aura demandé le déplacement d'un agent de l'autre administration, ce déplacement devra être accordé. »

Cet article est adopté sans opposition. Il est entendu que la réserve admise à l'article 7 touchant les langues s'applique aussi aux dispositions ci-dessus.

ART. 11.

« Les conséquences d'accidents qui se produiraient sur la section d'Iselle à Domodossola, y compris les stations intermédiaires, mais non compris la gare de Domodossola, seront partagées par moitié entre les administrations toutes les fois que la faute ou la cause ne sera pas directement attribuable à l'une d'elles, auquel cas celle-ci les subira en totalité.

« Les accidents résultant de force majeure seront à la charge de l'administration propriétaire de la ligne. »

D'un commun accord, et sur la proposition de la *Délégation italienne*, cette rédaction est remplacée par celle de l'art. 19 de la Convention relative à l'exploitation du tronçon allant de la gare internationale de Luino à la frontière italo-suisse près de Pino, du 1<sup>er</sup>/23 août 1882.

Adapté au Simplon, cet article est ainsi conçu :

« La responsabilité des dommages causés à des tiers ou au personnel de service par des accidents ou des catastrophes survenus pendant l'exploitation du tronçon entre la gare internationale de Domodossola et la frontière italo-suisse près Iselle sera attribuée, sauf les cas de force majeure, à chaque administration selon la nature de la prestation assumée par l'une ou par l'autre, c'est-à-dire que l'administration des chemins de fer italiens aura à répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service des gares, ainsi que du service de surveillance et d'entretien de la ligne, tandis que l'administration du chemin de fer suisse devra répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service de la traction et des trains.

« Dans le cas où il ne serait pas possible d'établir à laquelle des deux administrations incombe

la responsabilité du dommage constaté sur le tronçon commun, les conséquences en seront supportées par parts égales par les deux administrations.

« Les conséquences résultant de force majeure seront supportées par les propriétaires que cela concerne. »

Sur la demande de M. *Ruchonnet*, Président de la Direction du Jura-Simplon, il est expliqué que les dépenses pouvant résulter d'un des accidents prévus ci-dessus rentreront dans la redevance annuelle stipulée à l'article 2 de la concession du 22 février 1896 comme devant être payée par le Gouvernement italien à la Compagnie du Jura-Simplon.

ART. 12.

« Toutes les installations reconnues nécessaires à la traction et à la conduite des trains sur la section d'Iselle à Domodossola, telles que: ponts tournants, remises, fosses à piquer, quais à combustibles, prises d'eau, grues hydrauliques, y compris la fourniture d'eau, magasins, corps de garde, dortoirs, réfectoires, etc., pour le personnel, tant à Domodossola que dans les stations intermédiaires d'Iselle, Varzo et Crevola, seront établies et entretenues par l'administration des chemins de fer italiens.

« Le coût réel de ces installations, majoré de 5 % pour frais généraux, sera fixé d'un commun accord entre les deux administrations de chemins de fer, et leur loyer, à 5 % l'an, sera payé par les chemins de fer suisses dès le jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne. Les chemins de fer suisses rembourseront aussi les dépenses de fourniture d'eau d'alimentation ou de lavage de machines, au prix de revient.

« On appliquera la même règle aux installations complémentaires qui plus tard deviendraient nécessaires; après entente commune sur les plans de construction, les chemins de fer italiens feront la dépense et l'entretien, et les chemins de fer suisses paieront un loyer fixé au 5 % de la dépense de premier établissement. »

Approuvé sans observations.

ART. 13.

« Conformément au second alinéa de l'art. 2 de la concession du 22 février 1896, l'administration des chemins de fer italiens remboursera intégralement aux chemins de fer suisses toutes les dépenses faites pour le service des trains entre Iselle et Domodossola. Cette redevance sera arrêtée par la convention spéciale prévue à l'art. 4. »

Adopté sans opposition.

ART. 14.

« Le plein exercice de la souveraineté demeure réservé à chaque Gouvernement sur la ligne qui emprunte son territoire.

« La police du chemin de fer sera exercée par les employés sous la surveillance de l'autorité compétente dans chaque territoire et conformément aux prescriptions générales qui y sont en vigueur. »

La *Délégation italienne* propose qu'on ajoute aux mots « qui emprunte son territoire » les mots suivants: « y compris le droit de suspendre l'exploitation de la ligne conformément à l'art. 281 de la loi italienne sur les Travaux publics, du 20 mars 1865, quelle que soit la raison qui puisse déterminer la nécessité de cette suspension ».

M. le Conseiller fédéral *Zemp* désire qu'il soit fait une traduction française de l'art. 281 de la loi italienne et réserve jusque là son avis. La question soulevée sera discutée dans la prochaine séance.

ART. 15.

« Le personnel des chemins de fer et celui des différents services publics visés à l'art. 2 sont soumis aux lois et ordonnances de l'Etat dans lequel ils se trouvent. »

Adopté sans opposition. La question de l'assurance du personnel de l'exploitation sera traitée dans la convention spéciale à intervenir entre les administrations des chemins de fer.

ART. 16.

« L'expédition douanière par l'administration des deux Etats aura lieu exclusivement aux stations indiquées à l'art. 2 et d'après les principes établis par les articles 22 et 23 du traité du 25 novembre 1895.

« Les administrations douanières des deux Etats fixeront par une convention spéciale, et avant l'ouverture de l'exploitation, les formalités de détail à remplir. »

Sur la proposition de la *Délégation italienne*, il est entendu que la convention spéciale prévue ci-dessus réglera non seulement les questions réservées dans le projet de traité, mais encore celles qui ont été résolues dans la convention passée entre les administrations douanières pour le Gothard.

L'article 16 est adopté.

ART. 17.

« Le Gouvernement Royal italien consent à ce que les colis de messageries suisses à destination de . . . . . ou au delà ne soient pas soumis à la visite douanière à la frontière, soit à la station internationale; ils seront plombés et dirigés sans autre formalité sur . . . . . pour y être soumis aux opérations douanières.

« De son côté, le Gouvernement fédéral accordera le même traitement aux articles de messageries provenant d'Italie et dirigés sur des bureaux de douanes de l'intérieur ou sur des entrepôts fédéraux. »

Après un échange de vues, cet article est supprimé, l'article 22 du traité du 25 novembre 1895 prévoyant déjà ce cas dans un sens affirmatif.

ART. 18.

« Les rapports auxquels donnera lieu le service des postes, aussi bien en ce qui touche celui des bureaux de la gare de Domodossola et des stations d'Iselle, Varzo et Crevola que celui des

bureaux ambulants sur la ligne d'Iselle à Domodossola, seront réglés par un accord spécial entre les deux administrations postales, d'après les prescriptions de l'article 24 du traité du 25 novembre 1895. »

A propos de cet article, M. *Ceola Baldassarre*, délégué du Ministère de l'Intérieur d'Italie, demande qu'on prévoie aussi une convention entre les Gouvernements pour régler les détails des services de police générale et de police sanitaire.

Cette proposition est adoptée comme article 19<sup>bis</sup> (nouvel article 18).

M. *Manuel* fait observer qu'à propos de la convention spéciale entre les administrations des douanes on a prévu que cette convention interviendrait avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation et qu'il faudrait prendre la même mesure à l'égard des autres conventions spéciales.

Cet avis est admis sans opposition. Il en sera tenu compte aux articles 18 et 19 (nouveaux 17 et 18).

#### ART. 19.

« Les employés suisses attachés au service de la gare de Domodossola et des stations d'Iselle, Varzo et Crevola, ainsi que de la section d'Iselle à Domodossola, ont le droit de se servir gratuitement, pour affaires de service, des télégraphes et téléphones de l'Etat italien et de l'administration des chemins de fer.

« Les détails ultérieurs du service des télégraphes seront réglés par un accord spécial entre les administrations des télégraphes des deux pays. »

Adopté.

#### ART. 20.

« Les employés affectés aux services publics suisses à la gare de Domodossola et aux stations d'Iselle, Varzo et Crevola seront exemptés en Italie de toutes contributions directes personnelles. »

Adopté.

#### ART. 21.

« La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Berne, le plus tôt que faire se pourra. »

Adopté.

M. le *Président* porte à l'ordre du jour de la séance de demain, qui s'ouvrira à 10 heures du matin :

1° Un mémoire annoncé par la Délégation italienne sur les inconvénients que présenterait le système des deux gares douanières au Simplon.

2° La reprise de la discussion sur l'établissement de la douane suisse à Brigue.

La séance est levée à 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures.

### Quatrième séance.

Mercredi 20 septembre 1899, à 10 heures du matin.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

Tous les délégués sont présents, sauf MM. Bianchi et Santoliquido.

M. *Mantovani* donne lecture d'un mémoire rédigé par la Délégation italienne sur les « *conditions qui seraient faites aux transports à travers le Simplon si l'on établissait la douane italienne à Domodossola et la douane suisse à Brigue* ».

Ce mémoire est de la teneur suivante :

« Afin de mieux expliquer les déclarations qui ont été faites par la Délégation italienne touchant les inconvénients qui résulteraient pour le trafic international à travers le Simplon, du fait que les deux douanes italienne et suisse seraient séparées au lieu d'être réunies dans la station internationale de Domodossola, il est nécessaire de présenter les considérations suivantes pour les différentes natures de transports.

« *Bagages.* L'échange des trains entre le chemin de fer italien et le chemin de fer suisse dans la gare internationale de Domodossola comporte la remise du matériel, des bagages, des valeurs et en général de tous les objets qui doivent être transportés par le train, ainsi que le changement des machines. Ces services exigeront même pour les trains express un arrêt de 20 minutes au moins, durant lequel on pourrait faire aussi les opérations douanières d'entrée en Suisse.

« Si la douane est à Brigue, les trains devront subir dans cette gare un second arrêt pour les dites opérations, arrêt qui serait à peu près aussi long que celui de Domodossola. On pourrait remédier à cet inconvénient en faisant procéder à la visite douanière dans les trains lorsque ceux-ci sont formés de voitures à couloir qui mettent en communication toutes les parties du train et lorsqu'il y a eu accord entre les administrations intéressées ; mais cela ne pourrait se faire que dans quelques trains, de sorte qu'on ne résoudrait pas ainsi la question d'une manière générale, comme ce serait le cas si l'on décidait que la visite douanière sera faite à Domodossola, ce qui n'exclurait pas les autres arrangements en vue de l'accélération des services.

« *Marchandises en grande vitesse, denrées, bétail, etc. ; marchandises en petite vitesse.* L'exportation italienne à destination de la Suisse et en transit par la Suisse représentera la partie principale du trafic à travers le Simplon et mérite par conséquent d'être prise en sérieuse considération.

« Lorsqu'il s'agit des marchandises de valeur ou bien des denrées alimentaires, des fruits frais, des fleurs, etc., il est absolument nécessaire d'en assurer le transport au delà de la frontière par les trains donnant la correspondance la plus immédiate ; les fleurs, par exemple, sont transportées depuis les points frontières par les trains directs du départ.

« Il importe donc d'obtenir que ces marchandises soient acheminées depuis Domodossola directement à leur destination le plus tôt possible.



« Si les deux douanes étaient réunies à Domodossola, on pourrait établir des services simultanés entre les deux compagnies de chemins de fer et les deux douanes, de sorte qu'on parviendrait à assurer la continuation directe du transport.

« En effet, l'art. 15 de la Convention entre l'Italie et la Suisse, du 15 décembre 1882. concernant le service des péages dans les gares internationales de Chiasso et de Luino, statue que *la visite et la vérification des marchandises sera faite d'abord par les employés de l'Etat dont les marchandises sortent et ensuite par ceux de l'Etat dans lequel elle doivent entrer, et que toutes les fois que cela sera possible les dites visites et vérifications seront faites en même temps par les employés des deux Etats.*

« Si les deux douanes sont séparées, il est nécessaire d'abord de faire un arrêt des marchandises à Domodossola pour leur enregistrement, pour la remise et la déclaration en douane, pour la visite et les opérations de sortie et aussi pour leur remise régulière aux chemins de fer suisses. Cela fait, le train par lequel les marchandises sont venues ne les transportera qu'à Brigue, où l'on devra faire les opérations douanières suisses, soit d'acquets-à-caution, soit de dédouanement. Il faudra naturellement encore pour cela un temps assez long, après quoi il faudra attendre le train utile pour envoyer enfin les marchandises à leur destination.

« Pour pouvoir comparer les effets des services faits dans des conditions différentes, il faut choisir les exemples là où il y a conformité des circonstances et égalité des dispositions législatives.

« Observant donc ce qui arrive sur un point de transit italien où les gares et les douanes sont réunies (Ala) et un autre où les gares et les douanes sont séparées (Udine-Gorice), on constate que dans le premier cas on a pour les marchandises en grande vitesse un arrêt moyen à la frontière de six heures qui, dans le second cas, s'élève à 15 heures pour les wagons complets et à 24 heures pour les colis isolés.

« Pour le bétail, l'accélération du transport est également nécessaire; il serait peu admissible et très embarrassant qu'une fois la visite sanitaire à Domodossola accomplie pour l'Etat suisse, le bétail dût encore être arrêté à Brigue pour les opérations douanières.

« Pour toutes les marchandises en général, en grande et en petite vitesse, le mode de procéder des chemins de fer et celui de la douane italienne comportent normalement, pour les colis isolés, le déchargement et la reconnaissance de la marchandise. Il faudrait décharger de nouveau et recharger les mêmes marchandises à Brigue pour les opérations douanières suisses, et l'on doublerait ainsi les manutentions, ce qui entraînerait des retards, des dommages et une augmentation de dépenses.

« Sur les points de frontière qu'on a déjà cités, on a constaté que les marchandises en petite vitesse en colis isolés ont, dans le cas de la réunion des services, un arrêt moyen de 45 heures, et de 65 dans l'autre cas. Aussi les wagons complets subissent-ils un retard considérable, c'est-à-dire de près d'une journée.

« Il faut encore prendre en considération le fait que les transports ne s'exécutent pas tous sous le régime de tarifs directs internationaux, mais qu'il y a une grande partie des marchandises pour lesquelles, selon le désir des expéditeurs, il est créé une nouvelle lettre de voiture à la



frontière. Si tel est le cas à Domodossola, tandis que les opérations douanières suisses se feront à Brigue, il en résultera des complications multiples ou du retard dans les transports.

« *Inconvénients généraux.* La réunion de deux douanes en un même lieu assure au trafic un ensemble d'avantages qui se trouvent annulés par la séparation des douanes. Nous mentionnons ici quelques-uns de ces avantages :

« 1° La rapidité, l'économie, la simplification des opérations pour les deux Etats, ces opérations pouvant même s'accomplir simultanément.

« 2° Les arrangements directs qui, par le prompt concours du personnel des chemins de fer italien et suisse, ainsi que des deux douanes, permettent d'élucider et de résoudre les fréquentes et inévitables contestations vis-à-vis de la douane, pour des irrégularités de forme ou pour des accidents de transport, contestations qui sans cela occasionneraient une grande correspondance entre des bureaux distants de 40 kilomètres, et apporteraient, même dans le cas d'une solution favorable, des retards dans le transport des marchandises.

« 3° On ne peut d'ailleurs méconnaître les inconvénients qu'aura le dégagement des acquits-à-caution si les deux douanes ne sont pas réunies. Quand les marchandises qui ont voyagé sous acquit-à-caution sortent d'un des deux pays, les intéressés trouvent dans la douane internationale unique, immédiatement après la visite pour la sortie, le bureau douanier du pays dans lequel la marchandise doit entrer. Le dit bureau, en apposant de suite son visa sur les pièces d'accompagnement, permet au bureau de l'autre pays de rembourser les sommes déposées en garantie. Si les deux bureaux ne sont pas au même lieu, la restitution des sommes déposées n'est possible qu'après que la marchandise est entrée effectivement sur le territoire de l'autre Etat et que les pièces d'accompagnement ont été retournées à la douane qui doit rembourser la caution. On ne croit pas que ces difficultés et ces inconvénients puissent être entièrement éliminés à Domodossola par l'autorisation qu'aurait la section de la douane suisse d'apposer le visa sur lesdites pièces. En effet, ce visa ne fournirait pas la preuve de l'entrée des marchandises en Suisse, et il faudrait prendre des mesures de surveillance sur les marchandises après leur remise en mains des voyageurs ou de l'administration du chemin de fer afin d'empêcher qu'elles ne restent en Italie, même après qu'auraient été remplies les formalités douanières nécessaires pour obtenir la décharge des acquits-à-caution.

« Il serait très difficile de trouver des mesures qui puissent remédier sérieusement à cet état de choses. »

M. le Conseiller fédéral *Zemp* reconnaît que le système d'une gare douanière unique créerait une certaine simplification dans l'échange des services, mais pas dans la mesure admise par la Délégation italienne. Il rappelle que la Suisse a fait une première concession importante à l'Italie en consentant à ce que la gare internationale soit placée à Domodossola, et une seconde concession en consentant à ce que les colis postaux et de messageries expédiés d'Italie en Suisse soient dédouanés à Domodossola. Le Conseil fédéral, après avoir examiné de nouveau l'ensemble de la question, a résolu de faire encore un pas vers une entente avec le Gouvernement italien en acceptant

de transférer aussi à Domodossola les opérations de la douane suisse sur le trafic des voyageurs, c'est-à-dire sur tous les bagages arrivant d'Italie en Suisse, de manière à éviter aux trains de voyageurs l'arrêt que le dédouanement des bagages pourrait occasionner à Brigue.

Quant aux opérations de la douane suisse sur toutes les marchandises, le Conseil fédéral tient absolument à ce qu'elles se fassent à la gare de Brigue, pour des raisons d'administration intérieure et de droit de souveraineté, ce qui ne gênera pas d'ailleurs le trafic, grâce aux mesures que prendront à ce sujet les administrations des chemins de fer.

M. le Commandeur *Ottolenghi* remercie le Gouvernement suisse pour la nouvelle concession qu'il a bien voulu faire relativement aux bagages, mais il déclare que la Délégation italienne doit attendre, avant de se prononcer sur la question de la double douane, des instructions qu'elle a demandées à l'autorité supérieure d'Italie. Il ajoute que si la Délégation italienne insiste pour que les services soient le plus possible concentrés à Domodossola, c'est pour défendre non pas les intérêts de cette localité, non plus que ceux de l'Italie, mais bien ceux du public et en même temps ceux du passage du Simplon vis-à-vis des autres passages concurrents.

M. *Ruchonnet*, Président de la Direction du Jura-Simplon, expose certaines considérations dont la Délégation italienne doit tenir compte. Les 80 millions que coûtera l'exécution de l'entreprise du Simplon sont fournis en très grande partie par la Suisse. Sur le capital-actions, de 20 millions de francs, l'Italie ne paie que 4 millions de livres, et le capital-obligations, de 60 millions, est fourni en entier par la Suisse, qui prend en outre à sa charge les risques de la construction.

A Brigue, le terrain se prête admirablement à l'établissement d'une grande gare internationale, qui se trouverait à l'issue du tunnel du Simplon, et la population de cette localité a beaucoup insisté auprès de l'autorité fédérale pour avoir cette gare. Le gouvernement du Valais a appuyé cette demande, mais on a dû admettre que, par suite d'une vieille tradition, la jonction des communications entre les deux pays s'opérerait à Domodossola, où s'arrêteraient les trains, comme s'y arrêtent les postes actuellement. Le Conseil fédéral a donc consenti à ce que tout ce qui a le caractère de transport soit transféré à Domodossola, en y comprenant le dédouanement des articles postaux et des bagages, ainsi que la visite sanitaire des bestiaux, parce que la concentration de ces services est dans l'intérêt du trafic. Des considérations d'un ordre supérieur ne permettent pas d'aller plus loin et de refuser à Brigue le bureau des douanes suisses du Simplon.

La Suisse doit tenir aussi à ce que la douane de Domodossola reçoive les compétences nécessaires pour le dédouanement de toutes les marchandises. On objecte à cela l'inégalité qu'une telle disposition créerait entre Domodossola et Chiasso ou Pino; mais la convention du Gothard date d'une vingtaine d'années, et les idées de progrès commercial ont fait du chemin depuis lors. La demande de la Suisse est d'ailleurs conforme à l'esprit du traité international pour le percement du Simplon. Il est donc grandement à désirer que ce principe des compétences complètes des bureaux douaniers italiens situés au débouché des grands passages des chemins de fer alpins soit admis et appliqué sans qu'il puisse être question de l'abandonner à l'avenir.

M. Ruchonnet exprime l'espoir que la Délégation italienne fera ses efforts pour que la Suisse reçoive satisfaction sur ces deux points.

M. Rollier, Inspecteur général des douanes suisses, déclare que les craintes de la Délégation italienne ne sont pas fondées, attendu que l'administration douanière suisse saura trouver les moyens de réduire dans la mesure du possible les arrêts à Brigue.

M. Ottolenghi explique que la Délégation italienne n'a pas pris d'instructions spéciales sur la question des expéditions douanières à Brigue, parce qu'elle a dû croire que le principe d'une gare internationale unique était admis de part et d'autre. Il fait des vœux pour que la réponse du Gouvernement italien soit favorable aux intentions de la Délégation suisse, mais il persiste à demander que la discussion au sujet de la gare douanière à Brigue et des compétences de la douane italienne à Domodossola soit ajournée à demain.

Cette proposition, appuyée par la *Présidence*, ne soulève pas d'opposition.

---

La *Délégation italienne* a proposé, dans la séance d'hier, qu'à l'article 14 du projet, où il s'agit du plein exercice de la souveraineté réservé à chaque gouvernement sur la ligne qui emprunte son territoire, il soit ajouté: « *y compris pour l'Italie le droit de suspendre l'exploitation de la ligne conformément à l'article 281 de la loi du 20 mars 1865 sur les Travaux publics* ».

Tout en faisant observer que cette disposition est superflue en présence de l'énonciation claire du principe de la souveraineté de l'Italie sur son territoire, la *Délégation suisse* déclare ne pas s'opposer à son introduction dans le traité entre les deux Etats.

Il est entendu qu'on reproduira en note le texte de l'article 281 de la loi italienne dont il est question ici.

---

Une discussion s'engage sur l'article relatif à *l'exemption des contributions personnelles* en faveur des employés des services publics suisses établis à Domodossola et aux stations intermédiaires. La *Délégation italienne* demande qu'on dise que cette exemption ne se rapporte qu'aux contributions de l'Etat.

Ensuite d'un échange d'explications, la disposition primitive est maintenue, pour être appliquée comme elle l'est dans les gares frontières du Gothard.

---

L'article 12, relatif aux *locaux destinés aux services du chemin de fer*, est supprimé et renvoyé à la convention à conclure entre les deux administrations.

---

On décide de biffer le premier alinéa de l'article 16, qui fait double emploi. (*Expédition douanière exclusivement aux stations indiquées à l'article 2.*)

Quant au second alinéa, qui prévoit une *convention spéciale entre les administrations douanières*

*des deux Etats*, il trouvera sa place dans un article où l'on mentionnera toutes les conventions spéciales qui devront être passées entre diverses administrations avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

---

Sur la proposition de M. le Président, il est nommé une *commission de rédaction*, qui se réunira aujourd'hui à 3 heures pour mettre au point les articles du projet sortis des délibérations, sous réserve des instructions que recevra la Délégation italienne touchant les deux questions laissées en suspens. Cette commission est composée de

MM. le Conseiller fédéral *Lachenal*, comme président  
le Commandeur *Santoliquido*  
le Chevalier *Sanguini*  
le Chevalier *Lucioli*  
le Chevalier *Ceola*  
le Chevalier *Mantovani*  
le Directeur *Weissenbach*  
l'Inspecteur *Rollier*  
le Dr *Eichmann*  
le Directeur *Colomb.*

La séance plénière s'ouvrira demain à 9 heures du matin.

La séance est levée à 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures.

---

## Cinquième séance.

Jedi 21 septembre 1899, à 9 heures du matin.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

Tous les délégués sont présents, sauf MM. Bianchi et Manuel.

Les procès-verbaux de la troisième et de la quatrième séance sont lus et approuvés.

La *Délégation italienne* annonce qu'elle a reçu de son Gouvernement un télégramme d'adhésion à la disposition assurant au bureau de la douane italienne de Domodossola les compétences des bureaux de 1<sup>re</sup> classe, et cela sans réserve quant à la durée de cette prescription.

La réponse du Gouvernement italien sur la question de la douane suisse à établir à Brigue n'est pas encore parvenue, mais elle est attendue pour aujourd'hui.

---

La *Commission de rédaction* a revu tous les articles du projet de traité, toujours dans l'hypothèse de l'assentiment du Gouvernement d'Italie aux propositions de la Délégation suisse. Les changements qu'elle a apportés au projet sont les suivants:

Le 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 2 est rédigé comme suit:

« En ce qui concerne les colis postaux et de messageries, ainsi que le trafic de voyageurs, le service de la douane suisse aura lieu à Domodossola. »

Au 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 2 on substitue aux mots « dans la règle » les mots « et autant que possible ».

Au 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 3 on remplace les mots « pour lesdits services publics » par les mots « pour les services mentionnés à l'article 2 ».

Le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 8 commencera par les mots « Les horaires des trains pour la traversée du Simplon », et au 2<sup>e</sup> alinéa les mots « entre les deux administrations » seront remplacés par les mots « entre les administrations de chemins de fer ».

Le dernier alinéa de l'article 9 est rédigé comme suit: « La police de la ligne et des stations d'Iselle à Domodossola sera exercée par les agents des chemins de fer italiens, celle des trains par les agents des chemins de fer suisses ».

A la 4<sup>e</sup> ligne du 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 10 on supprime le mot « tout ».

Au commencement de l'art. 13 on supprime les mots: « Conformément au second alinéa de l'article 2 de la concession du 22 février 1896. »

L'article 15 reçoit la rédaction suivante:

« Le personnel des services visés à l'article 2 et le personnel des chemins de fer sont soumis aux lois et ordonnances de l'Etat dans lequel ils se trouvent. »

Un nouvel art. 16 est introduit dans la forme suivante:

« Avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation, il sera passé entre les deux Gouvernements des conventions spéciales à l'effet de régler dans leurs détails les services ci-après:

« a) Postes, en ce qui touche les bureaux de la gare de Domodossola et des stations d'Iselle, Varzo et Crevola et celui des bureaux ambulants sur la ligne d'Iselle à Domodossola.

« b) Douanes.

« c) Télégraphes.

« d) Police et police sanitaire. »

Le second alinéa de l'article 17 (convention pour le service des télégraphes) est supprimé.

Il en est de même de l'article 18, qui prévoit un accord spécial entre les deux administrations postales.

L'article 19 est rédigé comme suit: « Les employés suisses affectés aux services suisses à la gare de Domodossola et, le cas échéant, aux stations d'Iselle, Varzo et Crevola seront exemptés en Italie de toutes contributions directes personnelles. »

L'article 19<sup>bis</sup>, relatif à une convention spéciale pour régler les détails des services de police générale et de police sanitaire, est supprimé.



La discussion est ouverte, article par article, sur le projet de traité dans la rédaction nouvelle présentée par la Commission.

A l'article 2, 1<sup>er</sup> alinéa, après les mots: « police sanitaire », on ajoute en parenthèse les mots « épidémies et épizooties », afin de donner un caractère plus général à la notion de la police sanitaire. Il est toutefois entendu que cette adjonction ne sera définitive qu'après avoir été admise par le Conseil fédéral suisse.

Au second alinéa de cet article, on substitue, sur la demande de la *Délégation italienne*, le nom de Preglia à celui de Crevola. Cette désignation se rapporte à la station, quelle qu'elle soit, qui desservira cette petite contrée.

---

Une discussion s'engage sur les *articles 2 et 3*.

La *Délégation italienne* désire que le service de la douane suisse soit mentionné au nombre de ceux qui se feront à la gare de Domodossola.

Une entente intervient en ce sens qu'on remplacera au 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 2 les mots « *les opérations de la douane suisse* » par les mots « *le service de la douane suisse* », de manière à comprendre ce service dans ceux que mentionne l'article 2 et qui sont visés au 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 3.

---

Sur une demande de la *Délégation italienne*, touchant le sens des mots « dispositions de nature fiscale ou de police », à la fin de l'article 2, M. le Dr *Eichmann* explique qu'il s'agit de taxes accessoires perçues par la douane, mais ne rentrant pas dans les opérations douanières proprement dites.

A propos des locaux et installations de service dont il s'agit à l'article 3, M. le Commandeur *Santoliquido* demande qu'on tienne compte des besoins du service sanitaire des épidémies à Domodossola, ou tout au moins qu'on prévoie qu'une entente interviendra à ce sujet dans une des conventions spéciales. Il est satisfait à cette demande par l'adjonction de la réserve suivante à la fin du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 3:

« Sauf les installations destinées au service de la police sanitaire des épidémies, qui feront l'objet d'une des conventions prévues à l'article 15: »

---

M. le Dr *Eichmann* demande quelles dispositions seront prises pour mettre les bureaux de la douane italienne de Chiasso et de Pino sur le même pied que celui de Domodossola au point de vue des compétences.

M. *Lucioli* lui répond qu'il s'agirait, dans ce cas, d'intervenir dans le règlement des rapports douaniers entre la Suisse et l'Italie dans les gares internationales du Gothard, ce qui sort du mandat de la présente conférence, appelée à s'occuper de la jonction des services au Simplon.

Sur la proposition de M. le Conseiller fédéral *Zemp*, il est entendu qu'aucune disposition



relative à cette question ne sera introduite dans la convention présentement en discussion, mais qu'il sera pris acte au procès-verbal que la Délégation suisse exprime au Gouvernement italien le vœu de voir les compétences absolues de la douane italienne de Domodossola reconnues aussi aux bureaux douaniers italiens du Gothard.

---

L'article 12 est supprimé. Les dispositions qu'il renferme seront examinées à propos de la conclusion de la convention spéciale entre les administrations de chemins de fer.

---

L'article 13 devient l'article 12.

---

A l'article 14, qui devient l'article 13, on supprime la reproduction, en note, du texte de l'article 281 de la loi italienne du 20 mars 1865 sur les Travaux publics, mais ce texte sera inséré dans le présent procès-verbal.

ART. 281.

Legge sui Lavori pubblici.

(20 marzo 1865.)

I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sottostare a tutti gli eventi, così ordinari come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione, e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Se per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordinasse la temporanea sospensione dell'esercizio, o facesse in modo qualunque interrompere una ferrovia, sarebbe da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionarii potessero pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

ART. 281

de la loi italienne sur les Travaux publics, du 20 mars 1865. (Traduction.)

« Les concessionnaires des voies ferrées publiques doivent se soumettre à tous les cas et à tous les événements ordinaires ou extraordinaires, sans pouvoir se soustraire aux obligations qu'ils ont contractées en vertu de leur concession et sans acquérir un droit quelconque à des compensations spéciales qui n'auraient pas été expressément prévues dans les actes de concession.

« Si, par mesure d'ordre public ou pour la défense de l'Etat, le Gouvernement ordonnait la suspension temporaire de l'exploitation et faisait interrompre d'une façon quelconque le service du chemin de fer, il supporterait la dépense des travaux nécessités par l'interruption, ainsi que celle du rétablissement complet des services, quand aurait cessé la cause de la suspension, sans que les concessionnaires pussent prétendre à une plus forte indemnité pour le préjudice qu'ils auraient subi. »

---

L'article 15 devient l'article 14.

---

A l'article 16, devenu article 15, on remplace « des stations d'Iselle, Varzo et Crevola » par : « des offices de postes situés entre Brigue et Domodossola », afin de comprendre dans la disposition dont il s'agit non seulement les bureaux des postes, mais encore les dépôts postaux qui ne sont pas sur la ligne même.

---

Afin d'établir la réciprocité dans l'usage gratuit des télégraphes et téléphones, on donne la rédaction suivante à l'ancien article 17, devenu article 16 :

« Les employés suisses et italiens attachés aux services de la gare de Domodossola et de la section de Brigue à Domodossola ont le droit d'user gratuitement sur ce parcours, pour affaires de service, des télégraphes et téléphones des deux Etats et de ceux des chemins de fer. »

---

L'article 18, nouvel article 17, est maintenu avec la rédaction présentée par la Commission, mais sans dérogation au principe de la disposition de l'article 4 de la Convention du 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, lequel porte que « les employés à l'exploitation du chemin de fer sont soumis, en matière d'impôt, à la législation du lieu de leur domicile. »

---

L'article 19 devient l'article 18.

---

L'accord étant ainsi établi sur tous les points, sauf sur ceux à l'égard desquels on attend les instructions du Gouvernement italien, la séance est levée à 11 heures, pour être reprise aujourd'hui à 4 heures.

---

## Sixième séance.

Jeudi 21 septembre 1899, à 4 heures de l'après-midi.

---

Présidence de M. A. Lachenal.

---

Sont absents: MM. Bianchi, Ruchonnet, Dumur et Manuel.

Par l'organe de M. le Commandeur *Ottolenghi*, la Délégation italienne présente la déclaration suivante:

« La Délégation italienne ne se croit pas autorisée, dès ce moment, à accepter d'une manière définitive les propositions de la Délégation suisse. Toutefois, si la Délégation suisse elle-même consent à ajouter à l'article 2 du projet de Convention une disposition par laquelle soient facilités

1° Le dédouanement à Domodossola du bétail expédié d'Italie en Suisse,

2° Les opérations douanières, à Domodossola, des marchandises provenant de l'Italie en transit à travers la Suisse,

3° La concession éventuelle du dédouanement à Domodossola de certaines marchandises provenant d'Italie à destination de la Suisse, si la pratique en démontre la nécessité.

Elle n'aurait pas de difficultés à accepter lesdites propositions, sous réserve de l'approbation définitive du Gouvernement italien. »

M. le Président *Lachenal* exprime ses regrets de voir, au dernier moment, échouer les efforts de la Délégation suisse pour arriver à une entente. Il avait pensé que la Délégation italienne aurait mieux compris les raisons de convenances nationales et de souveraineté qui motivent la revendication suisse. Il croit d'ailleurs qu'à la suite de la déclaration qui vient d'être lue il n'y a plus qu'à considérer les négociations comme interrompues.

M. le Commandeur *Ottolenghi* explique, au nom de la Délégation italienne, qu'elle n'est mue que par le désir de développer le trafic du Simplon, et que d'ailleurs les conditions posées par son Gouvernement ne se rapportent qu'à de simples formalités, telles que l'apposition des plombs et la préparation des documents, pour les envois en transit à travers la Suisse, ainsi que l'acquittement de la taxe douanière à Domodossola après la visite sanitaire du bétail faite dans cette gare. Quant aux marchandises visées dans la 3<sup>e</sup> condition, ce n'est qu'éventuellement qu'elles seraient dédouanées à Domodossola si la pratique en démontrait la nécessité, comme par exemple pour les comestibles.

M. le Conseiller fédéral *Zemp* confirme les observations de M. le président. Il estime qu'on ne peut pas négocier sur les bases présentées par la Délégation italienne, car la proposition de la Délégation suisse relativement à la douane de Brigue est conforme à une décision formelle du Conseil fédéral. On peut néanmoins considérer les négociations comme étant simplement suspendues, en ce sens que la Délégation suisse désire que les Autorités italiennes reconnaissent le bien-fondé de sa revendication. Si l'on n'arrive pas à s'entendre on restera où l'on en était avant l'ouverture des présentes négociations, avec cette différence cependant qu'il ne sera plus guère possible de songer à la création d'une gare internationale unique pour le trafic du Simplon. Il faudra se décider alors pour la seconde alternative et créer deux gares internationales.

M. Zemp prie les délégués italiens de tenir compte du point de vue auquel la Suisse doit se placer et de recommander à leur Gouvernement l'adoption de la convention dans le sens des désirs exprimés par la Délégation suisse. Sur tous les autres points une entente est intervenue. C'est seulement sur la douane suisse à Brigue qu'on ne s'est pas mis d'accord, et cependant la proposition suisse était basée sur le droit souverain d'un Etat de décider où et comment il

appliquera ses institutions douanières. Il est à espérer néanmoins que prochainement, par la voie de la correspondance entre les deux Gouvernements, l'entente qui fait encore défaut aujourd'hui se trouvera réalisée.

M. le Commandeur *Ottolenghi*, après s'être concerté avec ses collègues, modifie comme suit sa première déclaration :

« Les instructions reçues par la Délégation italienne sont telles qu'elle ne se croit pas autorisée, dès ce moment, à accepter d'une manière définitive les propositions de la Délégation suisse. Toutefois, si la Délégation suisse elle-même consent à ajouter à l'article 2 du projet de convention une disposition par laquelle on s'engagerait de part et d'autre à faciliter le transport du bétail et le trafic de transit aussi pour ce qui concerne les opérations douanières, elle n'aurait pas de difficultés à accepter lesdites propositions, sous réserve de l'approbation définitive du Gouvernement italien. »

La *Délégation suisse* se retire pour délibérer. Elle rentre au bout de quelques instants et M. le président *Lachenal* donne en son nom lecture de ce qui suit :

« La Délégation suisse, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, s'associe à la déclaration de la Délégation italienne, mais sans qu'il puisse en aucune façon en résulter pour la Suisse l'obligation de faire procéder à Domodossola à des opérations douanières autres que celles prévues à l'article 2. La déclaration dont il s'agit ne figurerait pas dans ledit article 2, mais serait consignée au procès-verbal de la Conférence. »

M. *Ottolenghi* déclare, au nom de la Délégation italienne, qu'il y a maintenant accord entre elle et la Délégation suisse. En conséquence, l'article 2 est accepté tel qu'il est rédigé dans le projet.

Le projet de convention formera une annexe au protocole de la Conférence, et, sous réserve de la ratification des deux Gouvernements, il sera signé dans une séance finale fixée à demain, vendredi, à 8 heures du matin.

La séance est levée à 6 heures.

---

Le 22 septembre 1899 le présent procès-verbal de toutes les séances de la Conférence a été approuvé après lecture.

LA DÉLÉGATION ITALIENNE:

OTTOLENGHI.  
V. CROSA.  
G. SANGUINI.  
L. LUCIOLLI.  
A. CORSI.  
R. SANTOLIVIDO.  
CEOLA, Baldassarre.  
Paolo SCAGLIETTA.  
L. BARZANÒ.  
CAUDA, L.  
M. MANTOVANI.

LA DÉLÉGATION SUISSE:

A. LACHENAL.  
ZEMP.  
ROLLIER.  
A. CORNU.  
D<sup>r</sup> A. EICHMANN.  
MÜLLER.  
POTTERAT.  
A. STÄGER.  
MÜRSET.  
WEISSENBACH.  
M. de COULON.  
RUCHONNET.  
E. COLOMB.  
J. DUMUR.  
P. MANUEL.

LES SECRÉTAIRES:

Elie DUCOMMUN.  
D<sup>r</sup> F. SCHUMANN.



MESSAGE  
DU  
CONSEIL FÉDÉRAL A L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
RELATIF A  
L'APPROBATION DE LA CONVENTION ENTRE LA SUISSE ET L'ITALIE  
CONCERNANT  
LA JONCTION DU RÉSEAU SUISSE AVEC LE RÉSEAU ITALIEN  
A TRAVERS LE SIMPLON  
ET L'EXPLOITATION DE LA SECTION ISELLE-DOMODOSSOLA

---

*(Du 4 décembre 1899)*

---

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Par arrêté du 21 décembre 1896, vous avez approuvé la Convention du 25 novembre 1896 conclue entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola. L'article 26 de cette Convention dispose: « La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites gares internationales, en tant que ces points ne sont pas réglés dans ledit traité, furent expressément réservées à une entente ultérieure entre les Gouvernements des deux Etats. »

Si, d'un côté, la stipulation desdites dispositions peut être différée jusqu'à la mise en exploitation de la ligne du Simplon, dont la construction aura une durée d'au moins 5 ans, il existe, d'autre part, des motifs qui semblent faire désirer une solution prochaine au sujet de la désignation



de la gare internationale. La Compagnie du Jura-Simplon devrait notamment savoir, pour pouvoir entreprendre l'élaboration du projet définitif et l'établissement des plans pour la station de Brigue, si cette localité aura une station internationale ou non, attendu que la forme de construction de la gare dépend beaucoup de cette décision. L'Italie se trouve absolument dans le même cas au sujet de la station de Domodossola. C'est pour ces motifs que la Compagnie du Jura-Simplon adressa, le 24 novembre 1898, une requête demandant au Conseil fédéral de faire les démarches nécessaires afin que la gare internationale ou les gares internationales soient désignées aussitôt que possible.

Avant d'entamer des négociations avec le Gouvernement italien pour parvenir à une entente définitive à ce sujet, il était nécessaire que, de son côté, la Suisse prit une décision. La question n'intéresse pas seulement les chemins de fer, dont la Confédération, d'un côté comme autorité de surveillance, et de l'autre comme futur administrateur du réseau fédéral, doit sauvegarder les droits, mais elle intéresse aussi une quantité d'autres branches de l'administration, et particulièrement les douanes. Il devait donc aussi être fourni à ces administrations intéressées l'occasion de se faire entendre et de sauvegarder leur point de vue. Après avoir examiné la question, elles tinrent une conférence le 14 novembre de l'année 1898. Y étaient représentés, outre le Département des Chemins de fer et la Direction du Jura-Simplon, les administrations des douanes, des postes, des télégraphes et le Département de l'Agriculture, ce dernier à cause de la police des épizooties. Le gouvernement du Valais avait aussi donné suite à l'invitation qui lui avait été faite de se faire représenter à la conférence, afin d'exposer les vœux de la région. Après un échange de vues préliminaire, les diverses administrations donnèrent, par écrit, leurs avis sur les questions à définir et sur l'organisation de leurs services dans les différents cas. Le Département militaire a également donné son préavis sur la question des gares internationales au point de vue des intérêts militaires du pays.

Ainsi qu'il appert de la disposition précitée du traité, il s'agit de savoir si, au point de vue des intérêts suisses, lors de la construction de la nouvelle ligne de raccordement avec l'Italie par le Simplon, il convient d'établir, comme dans la plupart des stations limitrophes entre la Suisse et l'étranger, *une gare internationale unique*, comprenant le service de raccordement des chemins de fer et le service réuni de toutes les autres administrations intéressées des deux Etats, ou s'il y a lieu de préférer le système existant dans la Suisse occidentale de *deux gares internationales*, c'est-à-dire de l'établissement des services incombant à un Etat, dans la gare frontière de son territoire, ou, enfin, s'il vaut mieux rechercher une solution combinée. En outre, il faut décider quelle station ou, le cas échéant, quelles stations doivent être désignées comme internationales et être proposées comme telles lors des négociations avec l'Italie.

Au Simplon, les conditions de fait et de droit diffèrent considérablement des conditions des autres gares de jonction, et sont telles qu'une décision ne peut plus être prise uniquement par pur principe ou par convenance, mais est déjà plus ou moins préjugée.

Il y a lieu de relever notamment les points de fait et de droit ci-après :

1° La frontière et le raccordement des deux voies ferrées tombe à peu près au milieu du grand tunnel. La station de Brigue est située à 1,6 km. de distance de l'entrée nord, et celle d'Iselle, du côté sud, à environ 500 m. de distance de l'entrée, où se termine la rampe d'accès. Tandis que Brigue se prête de toutes façons à l'établissement d'une grande station, Iselle, située au fond des gorges étroites de la Diveria, n'offre pas l'emplacement voulu pour la construction d'une gare d'un peu d'importance. Viennent ensuite, sur le versant italien, les stations de Varzo et de Preglia, lesquelles sont dans les mêmes conditions qu'Iselle. La première station italienne où une grande gare internationale peut être établie est celle de Domodossola, située à 17 km. de la sortie sud du tunnel, dans la plaine de la Tosa. Cette situation permettrait toute extension désirable de la station actuelle. C'est depuis là que commence aussi la rampe conduisant au tunnel.

Il résulte de ce qui précède que, d'après les conditions topographiques de la ligne et indépendamment d'autres considérations, Brigue et Domodossola seuls, mais pas Iselle ni une autre station intermédiaire située depuis la frontière à Domodossola, peuvent être pris en considération pour l'établissement d'une gare internationale.

2° La Compagnie Jura-Simplon est concessionnaire de la construction et de l'exploitation du tunnel en entier, y compris la partie située sur territoire italien et jusqu'à la station d'Iselle exclusivement. La Confédération prendra plus tard cette concession à sa charge. Il est garanti, par traité, que la construction de la partie la plus importante de la voie (le tunnel) reste, en tous cas, entre les mains de l'Administration suisse. Celle-ci aura seule et sans restrictions à pourvoir à l'entretien, à la surveillance et à l'exploitation du tunnel. Les tarifs et règlements de transports suisses sont conséquemment applicables jusqu'à Iselle, les prescriptions du traité réservées, de sorte que le point de départ pour le changement de tarifs est l'entrée nord de la station d'Iselle.

L'article 15 du traité stipule expressément, en outre, que *l'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola* sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon, en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel, qui constitue la partie la plus importante de la ligne. De cette façon, l'administration suisse aura une certaine facilité à prendre pied sur territoire étranger par le fait qu'elle a en mains l'exploitation d'une section importante de la ligne de communication reliant les deux pays. Les grands avantages que présente cet état de choses, en premier lieu par rapport à la politique des chemins de fer, puis au point de vue national et militaire, sautent aux yeux. Ces avantages surpassent de beaucoup certains inconvénients qui pourraient résulter du règlement de la question de jonction. La gare de Domodossola étant située sur territoire italien et appartenant à l'administration italienne, il est certain que l'administration suisse devra se soumettre, d'une façon générale, à la législation italienne. L'administration italienne devra agrandir la gare de Domodossola dans une mesure correspondant aux exigences d'une grande station de jonction; elle aura de plus à prendre en mains le service extérieur de la gare. Le personnel suisse contraint de demeurer sur territoire étranger devra supporter aussi certains inconvénients. Le traité à conclure sur l'exploitation commune devra veiller à ce que les dispositions de la gare tiennent compte, dans une mesure

suffisante, des intérêts de la ligne suisse de jonction, que les relations de service des deux administrations soient réglées de prime abord de façon à éviter toute contestation ou frottement et que l'administration suisse ne soit pas abandonnée à l'arbitraire de l'administration italienne. Ceci aura lieu comme à Luino pour le Gothard, où une situation absolument analogue existe déjà en fait et où, grâce à la réglementation, fixée par traité, des relations réciproques, il ne s'est élevé jusqu'ici aucune contestation importante.

Il est vrai que la prescription mentionnée du traité a été précisée dans un sens restrictif par l'article 2 de la concession italienne (Convention du 22 février 1896), article stipulant que l'exploitation entre Iselle et Domodossola doit se borner au service des trains, pour lequel le Jura-Simplon reçoit une indemnité annuelle du Gouvernement italien, destinée à couvrir cette Compagnie de tous les frais résultant de ce service. L'entretien, la surveillance de la voie et le service de station sur le trajet Iselle-Domodossola seraient du ressort de l'administration italienne et la jonction du service de voie et de station aurait lieu à Iselle (au nord de la station); il resterait, en tout cas, incontesté que l'administration suisse, qui a en mains le service de traction et des trains, pourrait exploiter la ligne avec son matériel jusqu'à Domodossola avec son *propre personnel suisse*. On ne saurait exiger en effet qu'elle assumât la responsabilité de l'exploitation si elle devait employer un personnel étranger pour le service des machines et des trains. Il est évident également que sur le tronçon exploité par l'administration suisse avec son personnel, les prescriptions suisses concernant la sécurité des trains doivent être applicables (règlement sur le service de marche et les signaux). Le système d'exploitation appliqué entre Iselle et Domodossola sera identique à celui qui existe sur le tronçon italien Pino-Luino, où la Compagnie du Gothard est chargée du service de traction et des trains; l'entretien et la surveillance de la voie, ainsi que le service de la voie et des stations, est par contre du ressort de l'administration italienne. Les relations des deux administrations entre elles sont réglées par traité jusqu'au dernier détail; grâce à cela, aucune difficulté digne d'être mentionnée ne s'est, à notre connaissance, élevée entre les intéressés.

3. Comme, en vertu du traité, l'administration *suisse* est chargée, et ce dans les intérêts suisses, de l'exploitation *exclusive* du tronçon Brigue-Domodossola, c'est *Domodossola qui devient, par le fait même, le point de jonction des deux exploitations de chemins de fer.*

En conséquence, l'administration suisse aura non seulement à créer à Domodossola les établissements nécessaires à ses machines et au service des trains, mais elle devra pourvoir à toutes les installations accessoires dépendant du service complet de consignation pour le mouvement dans les deux directions. L'administration suisse doit conduire les trains du nord à Domodossola et y prendre ceux qui arrivent du sud. Pour tous les trains de voyageurs qui ne font que transiter, le transfert sera relativement simple, car il ne comportera qu'un changement de machines au point de jonction de l'exploitation; les trains formés aux points principaux du trafic continueront leur route sans modification. Il suffira de procéder à une inspection du matériel roulant, qui pourra être des plus sommaires, vu la nature des wagons à voyageurs employés dans le service de transit, et nécessitera fort peu de temps. La consignation des bagages n'entraîne pas davantage de grandes

formalités ou pertes de temps. Par contre, le changement de matériel est prévu pour les trains locaux et les trains mixtes.

Il en est tout autrement pour le transport des marchandises et du bétail. En ce qui concerne le transport des marchandises, tant le traité conclu entre les deux Etats (articles 14 et 16) que la convention internationale du 14 octobre 1890, assurent le transit direct de la frontière sans changement de wagon. Néanmoins, les trains de marchandises, même quand ils sont organisés de part et d'autre de façon à pouvoir continuer leur route sans manœuvres ultérieures, ne peuvent pas, comme les trains de voyageurs, échapper à diverses formalités de service. On doit, au contraire, procéder à une consignation contradictoire avec contrôle d'administration à administration et dresser un acte à ce sujet (bordereau de remise des lettres de voiture). Les marchandises de détail doivent être, en outre, transportées d'un wagon dans l'autre et le matériel de transit soumis à l'inspection. Ces opérations exigent à la station intermédiaire, soit à Domodossola, un arrêt inévitable plus ou moins long des marchandises en transit (wagons complets et marchandises de détail). L'on ne doit, toutefois, pas perdre de vue qu'il est plus simple, plus rapide et moins coûteux d'organiser les trains qui doivent continuer leur route tout en se livrant au déchargement et rechargement des marchandises de détail et à l'inspection du matériel. Pour la direction nord-sud, les manœuvres auront lieu à Domodossola. Si l'on procède à Brigue à la formation principale des trains pour la direction sud-nord, les marchandises transportées subissent un retard plus prolongé et l'administration des chemins de fer a des frais plus considérables à supporter, ce qui pourrait être évité en formant les trains pour leur parcours ultérieur Renens via Brigue à la station intermédiaire de Domo. Il faut mentionner aussi que les trains venant d'Italie en Suisse devront, à cause de la rampe, être dédoublés à Domodossola. A Brigue, vu la force des locomotives employées, les parties détachées des trains pourront être réunies à nouveau pour franchir la vallée.

Aucun transport direct n'est prévu pour le bétail. Il ne s'agit donc pas simplement ici de remise, de prise et de transport ultérieur sur le vu du même certificat de transport et dans les mêmes wagons, mais l'on doit procéder à la réexpédition, au déchargement et chargement. Il est clair que ceci doit avoir lieu à la station de jonction des deux exploitations, soit à Domodossola, et il est désirable que le chargement et le déchargement exigés se fassent en même temps que la visite sanitaire du bétail, qui exige également un nouveau déchargement.

4° Il est évident qu'il y a avantage à ce que la visite douanière corresponde (localité et temps) avec le changement d'exploitation, c'est-à-dire que les interruptions inévitables des transports, pour raisons de service au point de jonction, se produisent en même temps que l'arrêt inévitable pour la visite, ou vice-versa, et que l'on s'applique, durant l'arrêt, nécessité par l'accomplissement des formalités douanières, à exécuter les manœuvres de passage. Cette combinaison permettrait, au moins, de gagner un temps considérable.

Dans les trains directs de voyageurs qui traversent la frontière sans changer de matériel, la visite douanière des voyageurs et de leurs bagages à main se fera si possible, et comme cela a lieu sur d'autres lignes, dans le train même; le reste des bagages sera examiné dans une station



pourvue des installations nécessaires pour la visite, qui exigera un arrêt d'au moins 20 minutes. Il y aurait donc tout avantage à procéder à cette opération à la station de passage, où un arrêt est inévitable en raison du changement de personnel et de machine et de l'inspection du matériel. Ceci a une importance d'autant plus grande pour les trains mixtes et locaux, dont tout le matériel est changé.

La visite douanière des marchandises nécessite un temps plus considérable et l'accomplissement de formalités plus nombreuses. Les wagons de marchandises doivent être conduits aux remises des douanes et ramenés une fois la visite effectuée. Il faut donc que les trains de marchandises soient décomposés pour être reformés à nouveau. Si l'on fait coïncider la revision douanière avec la nouvelle formation des trains au point de jonction, nécessitée par les besoins du service pour leur parcours subséquent, il y aura économie de temps, de peine et de frais. Durant le stationnement des wagons dans les remises des douanes, qui peut être de plusieurs heures, on pourra dresser toutes les écritures relatives au passage des marchandises d'une administration à l'autre (bordereau de remise des lettres de voiture) et procéder à l'inspection des marchandises et du matériel; on gagnera ainsi plus de temps que si l'on avait dû effectuer ces opérations dans toute autre gare que la station douanière.

Il en est de même pour le transport des animaux vivants. Les wagons à bestiaux doivent, comme les wagons à marchandises, être conduits en douane pour la revision douanière et l'inspection sanitaire prévue par les règlements de police; de là, ils sont ramenés à leur premier emplacement. La réexpédition, le chargement et le déchargement doivent s'effectuer, en outre, à la station de passage. Si ces trois opérations (revision douanière, inspection sanitaire, chargement et déchargement et réexpédition) se produisent dans différentes stations, elles nécessitent un temps plus long.

Il ne suffit pas, toutefois, de placer les douanes au point de jonction de l'exploitation pour gagner du temps, mais la réunion des bureaux de douane contribue beaucoup aussi à faciliter et à accélérer le trafic. Des bureaux communs sont également de l'intérêt du service douanier, puisque un contact plus étroit des deux administrations elles-mêmes facilite beaucoup le contrôle et la surveillance et permet d'empêcher et de découvrir plus aisément la contrebande, etc. Mais il n'existe pas de nécessité pour engager les deux Etats à procéder au même lieu à la revision douanière.

Les efforts des autorités, des Compagnies de chemins de fer et du commerce ont toujours tendu en Suisse à l'institution à la frontière de *gares internationales* centralisées, c'est-à-dire à l'installation du service douanier *des deux* Etats dans la même station frontière. Si l'on n'a pu arriver, à la frontière ouest, à Genève et aux Verrières, à la solution désirée, la cause en est à des raisons politiques qui, à l'origine, dominaient la situation. Plus tard, des intérêts de nature différente n'ont pas permis d'apporter un changement à l'ordre de choses établi lors de l'ouverture de l'exploitation. Le Conseil fédéral a, dans son message du 27 août 1873, concernant l'installation d'un bureau douanier allemand à la gare centrale de Bâle, exposé ce qui suit: «L'établissement

de stations douanières internationales, pareilles à celle qui fait l'objet de la présente convention, contribue à un haut degré à faciliter et accélérer la circulation des voyageurs et des marchandises. » Plus loin, le Conseil fédéral s'exprime ainsi: « Les expériences faites jusqu'ici donnent tout lieu d'être parfaitement satisfait des douanes mixtes existant sur nos frontières du nord et de l'est (gare badoise à Bâle, Waldshut, Schaffhouse, Thayngen, Erzingen, St<sup>e</sup>-Marguerite, Buchs et Constance). D'après ce qui s'est passé tout récemment, on prévoit l'établissement de douanes de ce genre sur les points les plus importants de nos frontières du sud et de l'ouest, où les chemins de fer suisses viennent se souder à ceux de l'étranger. » En fait, lors des discussions concernant les gares internationales du Gothard, le principe de la réunion des bureaux douaniers dans la même station n'a même pas été discuté. Luino et Chiasso ont été désignées comme telles après que le Conseil fédéral eût proposé Bellinzzone et Côme.

Ce principe a triomphé également en Italie. Sur ses frontières ouest et nord, il n'existe aux lignes de jonction qu'une gare internationale: Vintimille, Modane, Luino, Chiasso et Ala. A l'est seul, soit à la frontière austro-italienne (ligne du Semmering), les bureaux douaniers sont séparés, la douane autrichienne étant à Pontafel et la douane italienne à Pontebba. En réglant cette question de jonction immédiatement après la guerre de 1866, il en est résulté que les intérêts du commerce ont été sacrifiés à des raisons d'ordre politique.

Ces raisons démontrent que l'on doit tenir d'autant plus à assurer au Simplon les avantages d'une gare de jonction unique que sur les lignes concurrentes du Gothard et du Mont-Cenis il n'existe également qu'une station internationale. L'on doit assurer au transit par le Simplon toute facilité et accélération possibles si l'on veut que cette ligne puisse avec succès concourir avec les autres. Si, dès lors, on ne considérait que les intérêts du trafic, il faudrait que Domodossola fût aussi désigné pour le service des douanes comme station internationale unique.

5. Il reste encore à examiner si des motifs impérieux, spécialement d'essence politique ou militaire, réclament une autre solution. Il y a lieu en première ligne de faire ressortir que pour des raisons d'ordre politique il est préférable que tout au moins les opérations douanières suisses aient lieu sur territoire suisse, soit à Brigue. La souveraineté en matière de douane devrait être exercée en principe sur le territoire même de l'Etat auquel elle appartient.

En outre, Brigue se prête fort bien, en raison de sa situation à l'entrée nord du tunnel, à l'installation de la gare internationale, tandis que Domodossola, par son éloignement de la frontière et à cause des stations intermédiaires, qui nécessiteront un service de douane spécial tant suisse qu'italien, paraît moins indiqué. La situation favorable de Brigue pourrait être utilisée de telle sorte que les douanes suisses y seraient installées, à défaut de la gare internationale. On tient compte ainsi de l'opinion de ceux qui ne voient pas sans arrière-pensée le séjour à Brigue d'un nombreux personnel douanier italien, et l'on évite l'installation de bureaux de douane spéciaux à Iselle, Varzo et Preglia. En outre, la Suisse ne sera pas contrainte de faire surveiller par les douanes les trains circulant entre Domodossola et Brigue. En séparant ainsi le dédouanement, chaque Etat demeure maître chez lui. Aucune des deux stations douanières n'est exterritoriale, ce qui paraît préférable.



pour le personnel, spécialement dans ses rapports avec les autorités locales. Il sera en outre plus facile d'obtenir d'une station située sur son propre territoire les emplacements appropriés et l'établissement et l'aménagement des locaux nécessaires à l'expédition douanière.

Ce système réparti équitablement entre les localités frontière intéressées des deux Etats les avantages découlant de l'installation des bureaux de douane.

6. Il y a lieu d'observer, en effet, que la réalisation des espérances que nourrit avec raison le canton du Valais, en ce qui concerne notamment le développement de Brigue, du fait de la construction et de l'ouverture du Simplon et qui a pesé d'un grand poids dans la balance des sacrifices que s'est imposés ce canton, dépend en grande partie de la question de savoir si Brigue sera désignée comme station internationale ou tout au moins comme station douanière suisse. Le Conseil d'Etat a exprimé, en conséquence, dans son office du 12 novembre 1898, le vœu pressant que Brigue fût choisie comme seule station internationale commune ou fût désignée, en tout cas, comme telle du côté suisse si l'Italie tenait de son côté absolument à ce que Domodossola fût station internationale. Le Conseil d'Etat s'est, en même temps, déclaré prêt à supporter toutes les charges résultant de ce choix, soit en ce qui concerne le personnel de police nécessaire, soit à tout autre égard. Il a cherché aussi à démontrer que la décision désirée par lui était la plus rationnelle et correspondait le mieux aux exigences du trafic. Mais il a perdu de vue que, par les stipulations du traité chargeant le Jura-Simplon de l'exploitation entre Brigue et Domodossola, cette dernière localité a été désignée, en fait, comme station de jonction, soit comme station commune. Par ces motifs, toutes les déductions du Conseil d'Etat contenues dans l'office précité et dans ses lettres des 9 mai et 12 septembre 1899 ne sauraient être reconnues comme justifiées.

Mais les intérêts locaux qu'il représente, et qui sont liés à la question de la désignation des gares internationales, méritent, sans aucun doute, toute attention, et l'on doit en tenir compte à condition de ne pas léser des intérêts plus considérables.

Ajoutons à cela qu'on devrait créer à Brigue, comme qu'il en aille, une station importante, et qu'en raison de ce fait il serait aussi recommandable de transférer les douanes suisses dans cette localité. On devrait, avant tout, installer à Brigue un grand dépôt de machines et des voies suffisantes pour renforcer les trains séparés sur la rampe entre Domodossola et Iselle et garer ceux qui sont, par la force des choses, contraints de stationner en cette localité. En outre, vu la distance considérable existant entre Renens et Domodossola, on ne pourrait guère se passer d'une grande station intermédiaire sur notre territoire. Au point de vue militaire aussi, l'installation d'une grande gare appropriée au débarquement et à l'embarquement de corps de troupes importants s'impose à Brigue comme dernière station frontière. Le Jura-Simplon doit posséder de son côté, pour raisons de service, une station importante près de la frontière, station dont il puisse disposer à sa volonté et suivant son libre arbitre. Il paraît indiqué, enfin, en prévision de la construction de la ligne projetée du Lötschberg, dont la jonction est prévue à Brigue, ainsi que de la prolongation éventuelle de la ligne jusqu'à Airolo par le Haut-Valais, de ne pas lésiner sur les installations à la station de Brigue.

Il en résulte qu'il ne serait pas juste de traiter Brigue comme une station intermédiaire d'importance secondaire, mais, au contraire, que des motifs concluants militent en faveur de l'établissement d'une gare étendue, même si cette localité n'est pas le siège de la station internationale. De cette façon, il sera tenu compte suffisamment des intérêts locaux.

7. L'administration des postes estime qu'au point de vue des postes suisses, la meilleure solution est celle consistant à établir une seule gare internationale à Brigue, ce qui nécessiterait la centralisation sur ce point des bureaux de poste, des offices douaniers et des bureaux d'expédition de marchandises et de bagages des deux Etats. Le trafic considérable du bureau-frontière des postes suisses avec tous ces offices pourrait ainsi s'effectuer dans les meilleures conditions possibles de simplicité, rapidité et sécurité. Le bureau d'échange d'un chemin de fer de transit doit faire face non seulement au fort trafic international des lettres, mais encore au trafic des colis postaux et des messageries. Un service de postes rapide exigerait évidemment que le dédouanement des colis postaux ait lieu à l'endroit même où s'opérerait leur remise à l'autre administration, même dans le cas où l'accomplissement des autres formalités en douane aurait lieu séparément à deux gares.

En tenant compte de la circonstance que la Compagnie du Jura-Simplon serait chargée du service des trains entre Brigue et Domodossola, les wagons-postes suisses, avec le personnel y afférent, devraient circuler jusqu'à Domodossola et vice-versa. La consignation des lettres et des messageries internationales aux administrations italiennes de transport ou par lesdites administrations s'effectuerait ainsi à Domodossola, et l'on devra mettre à la disposition de l'administration des postes suisses dans cette dernière gare les installations nécessaires.

8. La question dont il s'agit est, pour l'administration des télégraphes, sans grande importance, attendu que, quelle que soit sa solution, ni les installations des lignes télégraphiques et téléphoniques, ni le système suivi dans l'échange des télégrammes, n'en dépendront ou ne sauraient être influencés par elle. Le seul point à surveiller est que les fonctionnaires suisses ou italiens des douanes, postes, de police et sanitaires qui exercent leurs fonctions sur le territoire de l'autre Etat puissent être appelés à faire usage du télégraphe dans leurs rapports officiels avec les autorités de leur pays, ainsi que la chose a été réglée pour Chiasso et Luino, par traité entre les deux administrations.

9. En ce qui concerne le service vétérinaire à la frontière, c'est en examinant le bétail étranger à la frontière même et en autorisant la seule importation du bétail dont l'état sanitaire ne laisserait rien à désirer que l'on remplirait le mieux les exigences de la police des épizooties. Vu la situation topographique des lieux et les circonstances du trafic, cette mesure, des plus judicieuses en soi, n'est malheureusement pas réalisable. Parmi les stations qui, seules, peuvent entrer en ligne de compte, soit Brigue et Domodossola, celle-ci offrirait le grand avantage sur la première que l'on pourrait renvoyer les animaux infectés sans avoir à craindre la propagation de l'épidémie dans l'intérieur du pays. Il en est autrement à Brigue, où, malgré toutes les précautions prises, le principe contagieux pourrait pénétrer dans les écuries et se répandre plus loin. C'est donc un

avantage des plus essentiels et incontestables pour la police des épizooties de pouvoir effectuer sur sol italien, à Domodossola, l'inspection vétérinaire des animaux à importer.

10. La police sanitaire (choléra et peste), en vertu des conventions internationales de Dresde, du 15 avril 1893, et de Venise, du 19 mars 1897, sera faite, sans aucun doute, dans les meilleures conditions là où s'opèrent la remise et la reprise des trains de voyageurs, c'est-à-dire à Domodossola.

11. Le bureau de l'état-major général, se plaçant au point de vue des intérêts militaires du pays, a exprimé son opinion sur la question des stations internationales au Simplon dans un rapport confidentiel au Département militaire. Celui-ci s'est rangé à l'avis exprimé et a adopté les conclusions dudit rapport recommandant l'exploitation exclusive par le Jura-Simplon du tronçon Brigue-Domodossola et la désignation de Domodossola comme gare internationale.

Partant de ce point de vue, le Conseil fédéral a chargé ses délégués à la Conférence qui a eu lieu à Berne avec les représentants du Gouvernement italien, le 18 septembre 1899, de déclarer qu'il est disposé à admettre Domodossola comme gare internationale de jonction pour y réunir l'échange du trafic international, ainsi que les services des postes et télégraphes, de la police et spécialement de la police sanitaire (épidémies et épizooties), à la condition que le service douanier suisse reste à Brigue, sauf pour les colis postaux, dont le dédouanement se ferait à Domodossola en même temps que la remise du service des postes. La délégation italienne demanda énergiquement que le service douanier tout entier fût, dans l'intérêt d'un service rapide du trafic, transféré à la gare unique internationale de Domodossola. Nous avons dû reconnaître que ces motifs étaient fondés en ce qui concerne les bagages des voyageurs, mais nous avons tenu fermement à ce que les opérations douanières suisses, en ce qui concerne les marchandises en grande et en petite vitesse, y compris les transports de bestiaux, aient lieu entièrement à Brigue.

Sous réserve de l'adhésion des différents ministères, représentés par les délégués italiens, la conférence est tombée d'accord ensuite sur les principes consignés dans la convention ci-annexée.

A teneur de l'article 1<sup>er</sup>, la jonction effective des lignes suisses et italiennes a lieu à l'aiguille d'entrée, côté amont, de la station d'Iselle; le point de soudure des tarifs coïncide avec le point de jonction des réseaux.

L'article 2 dispose que Domodossola est désigné comme gare internationale pour y réunir l'échange du trafic international, ainsi que les services des postes et télégraphes, de la police générale et de la police sanitaire (épidémies et épizooties) des deux Etats.

Le service de la douane suisse, à l'exception du dédouanement précité des colis postaux et des bagages des voyageurs, sera établie à Brigue, et le service de la douane italienne à Domodossola, avec bureaux italiens de la dernière classe aux stations intermédiaires d'Iselle, Varzo et Preglia. Conformément au désir du commerce suisse, il a été d'ores et déjà entendu que les bureaux de douane à Brigue et à Domodossola seront munis des compétences nécessaires pour opérer le dédouanement de toutes espèces de marchandises, sans exception. L'adoption d'une disposition de ce genre avait été vivement combattue par l'Italie lors des négociations du traité de 1895, mais a été reconnue depuis comme avantageuse au développement du trafic par le Simplon.

Une proposition d'appliquer immédiatement aussi à Luino et à Chiasso la même faveur a été renvoyée à une discussion spéciale, bien que la délégation italienne ait reconnu qu'un traitement uniforme des trois points de jonction paraissait fondé en fait.

L'article 3 dispose, en conformité des conventions concernant les gares internationales du chemin de fer du Gothard, que les locaux et installations reconnus nécessaires pour les services publics dans les stations seront fournis gratuitement par les administrations des chemins de fer, sauf les installations destinées au service de la police sanitaire des épidémies, qui feront l'objet d'une convention spéciale. Pour les logements éventuels des employés, il devra être payé un loyer convenable.

Les conditions auxquelles devra s'effectuer l'exploitation de la section Domodossola-Iselle et de la gare de Domodossola feront l'objet d'un traité spécial entre les administrations de chemins de fer suisses et italiennes. Ce traité sera soumis à l'approbation des deux Gouvernements. A défaut d'accord entre les deux administrations; les conditions qui régleront le service commun seront concertées entre les deux Gouvernements (article 4).

Toutefois, les principes essentiels concernant l'exploitation de la gare de Domodossola, le passage des voitures, l'exploitation sur le tronçon Domodossola-Iselle, les horaires des trains, la validité des règlements, la situation du personnel dans les stations utilisées en commun et sur le tronçon Domodossola-Iselle, la responsabilité en cas de dommages causés sur le dernier tronçon et le plein exercice de la souveraineté de chaque Gouvernement sur son territoire, sont déjà consignés dans la présente Convention (article 5 jusqu'à 14 inclusivement). Telles sont les dispositions qui ont un caractère permanent; il ne paraît pas nécessaire de les motiver davantage, attendu qu'elles répondent aux conditions appliquées dans des circonstances analogues et qu'elles sont claires en elles-mêmes. La séparation des services sur le tronçon Domodossola-Iselle repose, ainsi qu'il a déjà été dit ci-dessus, sur les dispositions de contrats antérieurs. Toutes les prescriptions d'exécution, ainsi que toutes les règles concernant le paiement ou la perception d'indemnités par les administrations de chemins de fer, prescriptions dont la revision sera nécessaire de temps à autre, et qui dès lors doivent être résiliables, feront en revanche l'objet d'une entente spéciale entre les administrations de chemins de fer.

Sur le désir de l'Italie, il a été décidé de faire mention spéciale de l'article 281 de la loi italienne, du 20 mars 1865, sur les travaux publics, dans l'article 13, lequel garantit la pleine souveraineté de chaque Etat sur son territoire. Cet article est ainsi conçu :

« Les concessionnaires des voies ferrées publiques doivent se soumettre à tous les cas et à tous les événements ordinaires ou extraordinaires, sans pouvoir se soustraire aux obligations qu'ils ont contractées en vertu de leur concession et sans acquérir un droit quelconque à des compensations spéciales qui n'auraient pas été expressément prévues dans les actes de concession.

Si, par mesure d'ordre public ou pour la défense de l'Etat, le Gouvernement ordonnait la suspension temporaire de l'exploitation et faisait interrompre d'une façon quelconque le service du chemin de fer, il supporterait la dépense des travaux nécessités par l'interruption, ainsi que



celle du rétablissement complet des services, quand aurait cessé la cause de la suspension, sans que les concessionnaires pussent prétendre à une plus forte indemnité pour le préjudice qu'ils auraient subi. »

Nous n'avons pas d'objections à présenter à ce propos.

Avant l'ouverture de la ligne du Simplon à l'exploitation, il sera passé, entre les administrations suisses et italiennes des postes, des télégraphes, de la douane et de la police, des conventions spéciales à l'effet de régler les détails de leurs services, ainsi que cela a eu lieu pour les gares internationales du Gothard, à Chiasso et à Luino (article 15).

Les employés suisses et italiens attachés aux services de la gare de Domodossola et de la section de Brigue à Domodossola ont le droit d'user gratuitement sur ce parcours, pour affaires d'office, des télégraphes et téléphones des deux Etats et de ceux des chemins de fer. Les employés suisses attachés aux services suisses à la gare de Domodossola et, le cas échéant, aux stations d'Iselle, Varzo et Preglia seront exemptés en Italie de toutes contributions directes personnelles (articles 16 et 17).

Le protocole annexé aux actes donne des renseignements détaillés sur les délibérations de la conférence de Berne des 18/22 octobre 1899, lesquelles ont abouti à une entente sur la convention ci-annexée.

Le Ministère italien s'étant déclaré d'accord sur le contenu de cette convention, les plénipotentiaires des deux Etats ont procédé à sa signature le 2 décembre 1899. Le consentement du Gouvernement du royaume d'Italie a été modifié par la note de la Légation italienne du 18 novembre 1899.

\* \* \*

Persuadé que la convention conclue répond aussi à la juste appréciation de nos intérêts nationaux, nous vous recommandons de lui accorder également votre approbation, en acceptant le projet d'arrêté ci-après.

Comme il ne s'agit que de l'exécution de l'article 26 du traité conclu le 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola, l'arrêté de ratification, qui n'est pas d'une portée générale, n'est pas soumis au referendum.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

*Berne*, le 4 décembre 1899.

**Au nom du Conseil fédéral suisse,**

*Le Président de la Confédération:*

MÜLLER.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.

# ARRÊTÉ FÉDÉRAL

RATIFIANT

## LA CONVENTION CONCLUE ENTRE LA SUISSE ET L'ITALIE

CONCERNANT

LA JONCTION DU RÉSEAU SUISSE AVEC LE RÉSEAU ITALIEN  
A TRAVERS LE SIMPLON

ET L'EXPLOITATION DE LA SECTION ISELLE-DOMODOSSOLA

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la convention conclue le 2 décembre 1899, sous réserve de ratification, entre la Suisse et l'Italie, concernant la jonction du réseau suisse avec le réseau italien à travers le Simplon et l'exploitation de la section Iselle-Domodossola ;

Vu le message du Conseil fédéral du 4 décembre 1899 ;

En exécution de l'article 26 du traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola,

*Arrête :*

1. La convention conclue le 2 décembre 1899 entre la Suisse et l'Italie, concernant la jonction du réseau suisse avec le réseau italien à travers le Simplon et l'exploitation de la section Iselle-Domodossola, est ratifiée.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, lequel, n'étant pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.

---

*Approuvé par le Conseil des Etats le 20 décembre 1899 et par le Conseil national le 22 du même mois.*

---



## CAMERA DEI DEPUTATI

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI (VISCONTI-VENOSTA), DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE (CARMINE), COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI (LAGAVA), E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI (BONASI).

**Approvazione della convenzione fra l'Italia e la Svizzera del 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana alla svizzera attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.**

*Seduta del 9 febbraio 1900*

SIGNORI!

Coll'articolo 26 del trattato di Berna 25 novembre 1895 fra l'Italia e la Confederazione Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione — cui il Governo del Re fu autorizzato a dar piena ed intera esecuzione colla legge 3 agosto 1898, n. 297 — fu convenuto:

« La designazione della stazione internazionale od eventualmente delle stazioni internazionali, come pure la stipulazione delle disposizioni concernenti il servizio della dogana, della posta, del telegrafo, della polizia in generale e della polizia sanitaria dei due Stati, da applicarsi nella o nelle dette stazioni internazionali, in quanto tali punti non sono regolati dal presente trattato, sono espressamente riservate ad un accordo ulteriore fra i Governi dei due Stati. »

In relazione a tale riserva furono tenute a Berna dal 18 al 23 settembre 1899 varie conferenze fra i delegati dei due Governi, nelle quali furono risolte le questioni ivi riservate e fu concordata una convenzione, la quale fu successivamente stipulata in Berna dai plenipotenziari dei due Stati in data del 2 dicembre 1899.

La clausola principale di questa convenzione, alla quale essenzialmente tendeva il Governo

italiano, è quella che ha stabilito l'istituzione di una stazione internazionale a Domodossola per riunirvi lo scambio del traffico internazionale nonchè i servizi delle poste, dei telegrafi, della polizia generale e della polizia sanitaria dei due Stati.

I delegati italiani insistettero, nelle conferenze suaccennate, per indurre la Svizzera ad ammettere anche per la dogana il completo servizio a Domodossola, ma non fu possibile di far recedere la Delegazione svizzera dal suo proposito fermamente manifestato ed evidentemente prefissato dal suo Governo di voler stabilire il servizio proprio di dogana sul territorio federale, allegando i diritti incontestabili di sovranità e l'interesse federale al riguardo. La Delegazione italiana riuscì però ad ottenere anche in tale argomento parziali concessioni di non lieve importanza nonchè l'impegno, dedotto a verbale, che le operazioni doganali saranno ad ogni modo facilitate e sollecitate a seconda dei bisogni che si manifesteranno in progresso di tempo e che l'esperienza avesse a suggerire.

Fu altresì conseguito lo scopo, per le vive insistenze dei delegati italiani, di stabilire che lo sdoganamento dei bagagli si faccia sempre a Domodossola, conseguendosi così una maggiore agevolezza ed un acceleramento nel servizio che interessa i viaggiatori.

Se pertanto non fu possibile ottenere il massimo desiderabile a favore dell'Italia, è innegabile che da parte nostra fu conseguito tutto quanto era possibile e che, nonostante la scissione del servizio di dogana, il trattato del 2 dicembre 1899 presenta considerevoli vantaggi a favore dell'Italia. E questi sono tanto più apprezzabili ove si consideri che il trattato di Berna del 25 novembre 1895 non escludeva che si creassero due stazioni separate di frontiera, nel qual caso Domodossola avrebbe perduto i vantaggi che le assicura la convenzione che ora si esamina, senza dire delle maggiori incomodità che si sarebbero arretrate ai passeggeri.

Come rilevasi dagli articoli della convenzione e dalle discussioni che ebbero luogo nelle precedenti conferenze, la stazione internazionale sul territorio italiano concentra tutti i servizi, ad eccezione di quella parte del servizio di dogana che interessa specialmente la entrata delle merci in Svizzera, mentre è riservata a Domodossola la parte che riflette lo sdoganamento dei pacchi postali (che in Svizzera hanno il limite di peso fino a 50 chilogrammi), e la visita sanitaria del bestiame.

Complessivamente si può ritenere che le funzioni assegnate alla stazione di Domodossola rappresentano i *nove decimi* della totalità dei servizi assegnati ad una stazione internazionale, mentre a Briga si avrà *un solo decimo* dei detti servizi. Ed ancora questo decimo ha interesse quasi esclusivo per la Svizzera e non per l'Italia.

Si può quindi ritenere che anche il servizio doganale italiano ed una buona parte, la più interessante, di quello svizzero sarà fatto, in base alla convenzione, a Domodossola, restando di competenza della dogana di Briga l'altra parte di quest'ultimo.

Circa la maggior parte delle altre condizioni della convenzione non occorre indugiarsi, riferendosi esse alle norme e modalità che si connettono strettamente all'esercizio sia delle stazioni che della tratta ferroviaria da Iselle a Domodossola.

Gioverà invece far parola di alcune clausole speciali:

Col terzo alinea dell'articolo 2 della Convenzione si è stabilito, derogando al principio della

territorialità, che venisse effettuato in territorio italiano il servizio doganale svizzero, tanto per pacchi postali e le messaggerie, quanto per viaggiatori e quindi anche per bagagli consegnati alla ferrovia e per quelli a mano.

Una tale deroga, che del resto trova riscontro in casi analoghi di stazioni di confine, è una conseguenza dello stato di fatto di una Stazione internazionale in territorio italiano; stato di fatto vantaggioso per l'Italia, tanto che, come si è accennato, fu accordato dopo non brevi negoziazioni dalla Svizzera, la quale dapprima aveva dichiarato di voler mantenere nel proprio territorio, a Briga, ogni servizio di dogana.

In dipendenza dell'istituzione di un servizio doganale svizzero a Domodossola, ogni contravvenzione alle leggi doganali svizzere, relativamente ai passeggeri, alle messaggerie, ed ai pacchi postali, sebbene elevata in territorio italiano, sarà sottratta alla cognizione dei nostri magistrati.

Coll'articolo 17 viene stabilito che gl'impiegati svizzeri addetti ai servizi svizzeri nella stazione di Domodossola ed eventualmente nelle stazioni di Iselle, Varzo e Preglia, saranno esenti in Italia da ogni contribuzione diretta personale.

Siffatta disposizione, che esonera quegli impiegati dal pagamento di determinati tributi, è giustificata dalla speciale condizione in cui essi si trovano nel territorio italiano. Ed invero se essi risiedono in Italia, la loro residenza è dovuta esclusivamente alla circostanza che devono esercitare il proprio ufficio che, per speciali condizioni di cose e giusta l'accordo fra i due Stati, non possono esercitare nel loro territorio.

Sicchè, quantunque di fatto quegli impiegati svizzeri si trovino in territorio italiano, devono essere considerati come in territorio proprio, perchè le funzioni che essi esercitano convenzionalmente in Italia, sono funzioni riferibili al territorio svizzero.

Ammesse, quindi, le funzioni per le quali ad impiegati svizzeri è permesso di applicare in territorio italiano leggi svizzere, è pure ammissibile anche una specie di extraterritorialità per la quale si ritengano ad essi non applicabili le leggi italiane relative alle contribuzioni dirette personali.

Vuolsi, ad ogni modo, considerare, a giustificazione della esenzione di tasse in parola, che essa rappresenta una concessione, e certo di non grande entità, fatta al Governo svizzero per ottenere la creazione a Domodossola della Stazione internazionale colle altre concessioni a favore dell'Italia che formano oggetto della convenzione che si sottopone alle Vostre deliberazioni.

---

## DISEGNO DI LEGGE

---

### ARTICOLO UNICO.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Elvetica il 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana con la rete svizzera attraverso il Sempione, per la designazione della Stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

## RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

COMPOSTA DEI DEPUTATI :

CURIONI, PRESIDENTE E RELATORE, CUZZI, SEGRETARIO, TORNIELLI, GALLETTI, PODESTA, NOCITO, TORLONIA GUIDO, FARINET E DOZZIO

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI (VISCONTI-VENOSTA), DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE (CARMINE), COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI (LACAVA), E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI (BONASI),

NELLA SEDUTA DEL 9 FEBBRAIO 1900

---

**Approvazione della convenzione fra l'Italia e la Svizzera del 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana alla svizzera attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.**

---

*Seduta del 5 marzo 1900*

---

ONOREVOLI COLLEGHI!

La convenzione firmata a Berna il 2 dicembre scorso, di cui il Governo chiede l'approvazione, non è che un complemento delle due precedenti convenzioni intervenute, una prima tra lo Stato italiano e la Confederazione Elvetica sottoscritta a Berna il 25 novembre 1885; una seconda tra il nostro Governo e la Compagnia delle strade ferrate Giura-Sempione, sottoscritta a Roma il 22 febbraio 1896; entrambe approvate dal Parlamento, e sanzionate, previa ratifica dei due Governi interessati, con la legge del 3 agosto 1898, N. 297.

Gettando le basi di quegli importanti trattati che assicuravano la costruzione del valico del Sempione, le parti contraenti riservavano a successivi protocolli, la definizione di non poche questioni accessorie; e la Convenzione sottoposta al nostro esame ne dirime ora parecchie.

Alcune affrontano più che altro il tecnicismo dell'esercizio del tronco Italiano Iselle-Domodossola, il cui servizio di trazione è affidato alla Compagnia esercente dell'altro tronco Iselle-Brigue. Resta a determinare i compensi che il Governo a cui profitta il ricavo dell'esercizio stesso, dovrà corrispondere; e fu rinviato a miglior tempo il concordio, anche e segnatamente perchè si prevede l'applicazione della trazione elettrica su tutto il tratto Domodossola-Brigue; il che è da augurarsi; poichè, se le condizioni del tunnel consigliano più che mai l'adozione della trazione elettrica onde ovviare ai gravi inconvenienti del vapore in un sotteraneo di quasi venti Kilometri di percorso; le pendenze che giungeranno al 25 ‰ nel tratto Iselle-Domodossola, non consigliamo altrimenti, se pure si vuole assicurare agli accessi del valico di poterne usufruire intera la potenzialità.

Le forze idrauliche agevolmente ricavabili dal Toce e dal Diveria sono state valutate a oltre centomila cavalli, epperò, senza grave dispendio potrebbe applicarsi la trazione elettrica anche al tronco di accesso Gozzano-Gravellona-Domodossola, che in qualche tratto si svolge in condizioni meno felici del tronco Gozzano-Novara; così si pareggerebbe la potenzialità di tutta la attuale linea di accesso, riducendo ad un tempo notevolmente la spesa della trazione.

Il compito precipuo dei nostri negozianti consisteva nel concretare le riserve della convenzione del novembre 1895 circa la designazione delle Stazioni internazionali e degli inerenti servizi. E giova il riconoscere che essi lo hanno adempiuto salvaguardando i legittimi nostri interessi, senza venire meno ai giusti riguardi dovuti alla Svizzera alla cui mirabile iniziativa siamo debitori di una opera che ci prepara così segnalati vantaggi.

La Stazione internazionale sarà stabilita a Domodossola, e qui sarà concentrato lo scambio del traffico dei due Paesi: Alla stazione di Domodossola saranno medesimamente riuniti tutti i servizi internazionali delle poste, dei telegrafi, della polizia generale e della polizia sanitaria.

Solamente le operazioni doganali saranno suddivise; e cioè mentre le merci dirette all'Italia saranno sdoganate a Domodossola, quelle dirette alla Svizzera lo saranno a Brigue. Però tutto il servizio doganale dei viaggiatori, dei pacchi postali e delle messaggerie diretti verso la Svizzera sarà fatto alla stazione di Domodossola.

È stato convenuto che gli uffici doganali di Domodossola e di Brigue saranno muniti di ogni organismo necessario alle operazioni di qualsiasi specie di merce; e la Svizzera si è impegnata a ridurre alla espressione più semplice le formalità per lo sdoganamento delle nostre merci a Brigue, evitandone il discarico per quanto se ne possa prescindere.

Resta a desiderarsi, ed è questo il voto precipuo che la vostra Commissione esprime, e sa di non farlo invano, che anche sotto ogni altro aspetto, la stazione di Domodossola risponda alle ultime più perfette esigenze del grande traffico a cui è dalla forza delle cose predestinata.

La promiscuità degli interessi dello Stato Italiano, proprietario del tronco Iselle-Domodossola,

a cui devono profittare i proventi, e della Compagnia Giura-Sempione, alla quale è affidato il servizio della trazione, ha reso necessaria la capitolazione di parecchie clausole di indole tecnica, finanziaria ed amministrativa, sulle quali non è il caso di indugiarsi.

Ha invece richiamato l'attenzione della Commissione il § 11; che prevede i casi di danni o di sinistri attribuibili piuttosto al proprietario del tronco Iselle-Domodossola o dalla Compagnia assuntrice della trazione; e che determina le linee generali delle responsabilità.

Parve a taluno, che in cosiffatta materia, sempre di difficile sceverazione, tornasse utile l'applicazione di una clausola compromissoria.

La vostra Commissione è d'avviso però che cotesto desiderio sia già esaudito; dappoichè l'odierno trattato non è altro che un complemento preveduto dalle precedenti convenzioni, governate quindi dalle direttive in quelle già disposte, epperò soggetto anche alla clausola dell'articolo 9 della convenzione sottoscritta in Roma tra il Governo italiano e la Compagnia assuntrice del servizio della trazione.

E a buon conto, siccome è presumibile che il Governo dovrà, per quanto concerna la parte del trattato che tocca il servizio della trazione, chiederne alla Compagnia la accettazione, così in tale occasione potrà se del caso esigere che ne sia ben chiarita la portata.

Altronde non si deve dimenticare che siccome il tronco Iselle-Domodossola si svolge in territorio soggetto alla Sovranità Italiana, la definizione di ogni controversia ricadrebbe, qualora non ricorresse la clausola arbitrale, sotto la giurisdizione del magistrato del nostro paese.

Un'altra disposizione ha pure determinato qualche osservazione, ed è quella del § 17 che garantisce agli impiegati Svizzeri addetti ai servizi svizzeri delle Stazioni di Domodossola e intermedie fino e compresa quella di Iselle, la esenzione di ogni contribuzione diretta e personale.

È una specie di estraterritorialità loro riconosciuta dal punto di vista fiscale per gli assegni che sono loro corrisposti dal Governo federale e dalla Compagnia svizzera; e la vostra Commissione non ha potuto a meno di riconoscerne la piena giustificazione.

Ogni pericolo di abuso è rimosso dal testo del patto che limita l'esenzione alle contribuzioni dirette e personali.

La Commissione non può a meno di invitare la Camera ad approvare il trattato.

CURIONI, *Relatore.*



DISEGNO DI LEGGE

*del Ministero*

ARTICOLO UNICO.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Elvetica il 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana con la rete svizzera attraverso il Sempione, per la designazione della Stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.

DISEGNO DI LEGGE

*della Commissione*

ARTICOLO UNICO.

*Identico.*



# CAMERA DEI DEPUTATI

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI (VISCONTI-VENOSTA), DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE (CHIMIRRI), COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI (BRANCA), E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI (GIANTURCO).

**Convenzione fra l'Italia e la Svizzera del 2 dicembre 1899 pel collegamento delle linee ferroviarie dei due Stati attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.**

*Seduta del 1° luglio 1900*

SIGNORI !

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione l'unito disegno di legge per l'approvazione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera, del 2 dicembre 1899, riguardante il collegamento delle reti ferroviarie dei due paesi attraverso al Sempione, la designazione della stazione internazionale di tale nuova linea e l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.

Questo disegno di legge era già stato presentato alla Camera nella scorsa Legislatura, nella tornata del 9 febbraio 1900, ma non poté essere discusso per la chiusura, sopravvenuta, della Sessione.

## DISEGNO DI LEGGE

### ARTICOLO UNICO.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Elvetica il 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana con la rete svizzera attraverso il Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.

# SENATO DEL REGNO

---

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI (VISCONTI-VENOSTA), DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE (CHIMIRRI), COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI (BRANCA), E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI (GIANTURCO),

NELLA TORNATA DEL 9 LUGLIO 1900

---

*Approvata dalla Camera dei Deputati il 6 dello stesso mese (V. Stampati N. 39)*

---

**Convenzione fra l'Italia e la Svizzera del 2 dicembre 1899 pel collegamento delle linee ferroviarie dei due Stati attraverso al Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.**

---

SIGNORI SENATORI!

In seguito al trattato fra l'Italia e la Svizzera del 25 novembre 1895 per la costruzione di una linea ferroviaria attraverso il Sempione, fu firmata fra i due Governi, il 2 dicembre 1899, una convenzione addizionale per fissare le modalità della costruzione e dell'esercizio della nuova linea, e particolarmente per designare la stazione che dovrà funzionare da stazione internazionale, la cui scelta cadde su Domodossola. La stessa convenzione stabilisce come dovranno esser regolati i vari servizi di polizia, di dogana, e di posta attinenti all'apertura della linea in questione.

Abbiamo ora l'onore di chiedervi di voler approvare l'unito disegno di legge, che dà esecuzione a questa convenzione, e che già ottenne il voto favorevole della Camera dei deputati.

---

## DISEGNO DI LEGGE

---

### ARTICOLO UNICO.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Elvetica il 2 dicembre 1899 per la congiunzione della rete ferroviaria italiana con la rete svizzera attraverso il Sempione, per la designazione della stazione internazionale et per l'esercizio della sezione Iselle-Domodossola.

---

*Le projet de loi ci-dessus a été adopté par la Chambre des Députés le 5 juillet et par le Sénat le 12 juillet 1900.*

---



V

# **RACHAT DU CHEMIN DE FER**

DU SIMPLON





# RAPPORT

DU

CONSEIL FÉDÉRAL A LA COMMISSION DU CONSEIL NATIONAL

POUR LA

## LOI SUR LE RACHAT DES CHEMINS DE FER

RELATIVEMENT A

L'ARTICLE 47a, CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU SIMPLON

(Du 13 septembre 1897)

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Dans votre séance du 14 août dernier, à Interlaken, vous avez décidé de nous renvoyer l'article additionnel 47 a concernant le *chemin de fer du Simplon*, adopté par le Conseil des Etats, et de nous inviter à étudier la question de savoir quelle serait la position de la Confédération vis-à-vis de l'Italie quant au tunnel du Simplon en cas de rachat du réseau du Jura-Simplon. Vous nous avez demandé en outre d'examiner « s'il ne serait pas bon d'attribuer un effet rétro-actif à l'entente, non encore parfaite dans la conférence du 6 mai 1897, concernant le Simplon, entente par laquelle des actions de la Compagnie du Jura-Simplon ont été promises aux cantons et municipalités pour le montant de leurs subventions, ou s'il ne conviendrait pas d'admettre le principe du remboursement de ces subventions par la Confédération aux cantons et municipalités (à l'exception des municipalités italiennes), dans la pensée qu'il faudrait alors rembourser aux cantons qui ont soutenu l'entreprise du Gothard, au moyen de subventions à fonds perdu, le montant qu'ils ont versé ».

### I

En ce qui concerne la première de ces questions, il y a lieu de constater que le traité passé le 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin

de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola ne renferme aucune disposition visant le rachat éventuel par la Confédération des tronçons situés sur territoire suisse. La Convention conclue le 22 février 1896 entre le Ministère italien et la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon dès la frontière italo-suisse à Iselle règle simplement les droits de rachat de l'Italie vis-à-vis de la Compagnie du Jura-Simplon, en ce sens que le Gouvernement aura le droit de racheter la concession à partir de la trentième année dès la date d'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement, sous déduction toutefois des subventions accordées au concessionnaire en Italie par l'Etat, les provinces, les communes et corporations; à l'expiration de la concession; accordée pour 99 ans dès l'ouverture de la ligne, le Gouvernement a également la faculté de faire usage du droit de rachat, à moins qu'il ne préfère renouveler la concession pour une nouvelle période de 99 ans dans les mêmes conditions. Durant cette nouvelle période, le concessionnaire cessera d'être au bénéfice de la subvention annuelle kilométrique de 3000 francs; à l'expiration de cette nouvelle période, le chemin de fer et ses dépendances feront gratuitement retour à l'Etat, à l'exception du matériel roulant et des approvisionnements. Il n'est pas fait mention ici du cas où le rachat des lignes suisses au concessionnaire s'effectuerait par la Confédération, et il faudrait donc, d'après les règles générales de droit, de nouvelles négociations avec le Gouvernement italien si le transfert de la concession pour le tronçon italien à la Confédération devait avoir lieu, alors même que l'article 8 de la Convention ne réserverait pas expressément l'autorisation du Gouvernement italien pour un transfert éventuel de concession.

Nous ne voyons pas bien sur quels points ces conditions devraient manquer de clarté. Le Gouvernement italien n'a aucun motif de faire à la Confédération des conditions moins favorables pour l'établissement et l'exploitation du tronçon italien que celles qu'il a accordées à la Compagnie du Jura-Simplon, du moment qu'il convient expressément dans le traité qu'il faut favoriser cette entreprise. La circonstance que la Confédération exploitera un court tronçon sur territoire étranger ne peut non plus constituer d'inconvénient, puisque des faits analogues se présenteront pour les lignes Winterthour-Singen, Eglisau-Schaffhouse, etc., comme, d'autre part, des Etats étrangers (Alsace-Lorraine, Bade) exploitent des chemins de fer sur territoire suisse. Il s'agira simplement de bien régler les rapports respectifs dans des traités. Si donc la Confédération est tenue, par l'article 47 a de la loi sur le rachat, d'exécuter la concession italienne pour le tronçon suisse-italien allant de la frontière à Iselle, elle doit aussi chercher à obtenir le transfert de la concession italienne.

## II

Venons-en aux délibérations de la Conférence du 6 mai 1897.

Dans le message du 25 mars 1897, concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses, nous avons admis que les engagements que la Confédération a contractés par la loi fédérale du 22 août 1878 en ce qui concerne les chemins de fer des Alpes subsisteront après la nationalisation des chemins de fer suisses. Si le Jura-Simplon réussit à commencer le percement

du Simplon avant la cession de son réseau à la Confédération, celle-ci continuera l'entreprise en lieu et place de la Compagnie, remboursera au Jura-Simplon, comme capital de premier établissement, les capitaux déjà dépensés et fournira elle-même ceux qui seront encore nécessaires. Il va de soi que les subventions promises au Jura-Simplon par les cantons et d'autres intéressés devront être versées à la Confédération (p. 156 du message).

Pour tranquilliser les cantons intéressés à l'entreprise du Simplon, le Conseil des Etats a jugé opportun de consigner ces déclarations de notre message dans une disposition légale formelle, et il a en conséquence demandé l'insertion dans la loi sur le rachat du nouvel article 47 *a*, de la teneur suivante: « La Confédération, comme *ayant-droit de la Compagnie du Jura-Simplon*, s'engage vis-à-vis des cantons subventionnants à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1893 et de la concession italienne du 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, *pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.* »

A notre avis, cette disposition légale signifie clairement que, par le rachat du Jura-Simplon, la Confédération prend la place de cette Compagnie quant à ses droits et engagements à l'égard de l'entreprise du Simplon. Vis-à-vis de l'obligation d'entreprendre la construction et l'exploitation, nous avons le droit d'exiger aussi pour la Confédération les subventions garanties à la Compagnie.

Les engagements que la Confédération a contractés par la loi fédérale du 22 août 1878 accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes sont absolument indépendants des droits et obligations qui résulteront pour elle, en cas de rachat, de sa position d'ayant-droit de la Compagnie du Jura-Simplon. D'après l'article 5 de cette loi, « une *subvention* de 4½ millions pour chaque entreprise est accordée, une fois pour toutes, aux cantons qui s'intéresseront financièrement aux chemins de fer des Alpes, répondant aux conditions de l'article 3 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer. Cette subvention n'est accordée que pour deux chemins de fer, dont l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse, et l'Assemblée fédérale en déterminera souverainement les conditions ». Quant à la forme, c'est bien aux cantons intéressés qu'une subvention est assurée, mais au fond c'est à l'entreprise qui exécutera l'une de ces lignes alpestres. En apparence les cantons qui reçoivent la subvention auraient ainsi la faculté de décider de quelle manière leur participation à l'entreprise du chemin de fer doit s'effectuer, si c'est sous forme de prise d'actions, d'emprunt ou de subvention. D'après le sens de la loi fédérale, il est certain qu'il est question d'une subvention, tant de la part de la Confédération vis-à-vis des cantons que de celle des cantons vis-à-vis de la Compagnie. Il ne faut pas oublier que cette subvention à deux lignes alpestres, à l'ouest et à l'est, a absolument la même importance que celle accordée dans la même loi fédérale pour le Gothard. L'égalité absolue pour les trois passages des Alpes a été évidemment le principe sur lequel on s'est basé pour édicter cette loi.

Dans la Convention conclue le 15 octobre 1869 entre la Suisse et l'Italie, concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard, Convention à laquelle l'Empire

allemand a adhéré par arrangement en date du 28 octobre 1871, les Etats se sont engagés formellement, à l'article 1<sup>er</sup>, à fournir des *subventions* pour faciliter l'exécution des lignes du Gothard. A l'égard de ces subventions, les Etats contractants se sont seulement réservé de participer aux résultats financiers de l'entreprise pour le cas où le dividende à répartir aux actions dépasserait 7 %; il n'est pas question d'une participation de ces Etats au capital social au prorata des subsides à fournir. La Convention supplémentaire à celle du Gothard, conclue le 12 mars 1878 entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, n'a pas modifié ces dispositions. La circonstance que, suivant les dispositions du protocole spécial de la Conférence internationale pour l'exécution du chemin de fer du Gothard, du 13 octobre 1869, les cantons qui s'étaient engagés à subventionner cette entreprise ont obtenu un droit de vote dans les Assemblées générales de la Compagnie, ne peut rien changer au caractère légal des subventions.

Si donc, en se basant sur la loi fédérale de 1878, les cantons intéressés à l'entreprise du Simplon prétendaient être mis sur le même pied que ceux intéressés au chemin de fer du Gothard, ils ne pourraient exiger que deux choses, savoir de participer à un superdividende au delà de 7 % pour les subventions fournies pour le Simplon et un droit de vote limité dans l'Assemblée générale.

Dans le but de faciliter la réalisation du percement du Simplon, la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon s'est toutefois décidée à concéder *des droits plus étendus* aux subventionnants. Dans une conférence qui a eu lieu le 6 mai 1897 entre des représentants du Conseil fédéral, des cantons subventionnants et de l'administration du Jura-Simplon, il a été décidé que l'engagement des cantons contiendrait les dispositions ci-après:

« 3. Les subventions de la Confédération, des cantons, des communes et des corporations seront représentées par des actions dites de « subvention Simplon » nominatives, de 200 francs chacune, créées *en augmentation du capital social* de la Compagnie Jura-Simplon. Il sera délivré pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention un titre unique, nominatif et intransmissible.

« Toutefois, la Confédération cédera aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui sont attribuées. A cet effet, le titre unique remis à la Confédération sera, après libération, échangé contre autant de titres partiels qu'il y a de cantons subventionnants. Une fois cédés aux cantons, ces titres partiels demeureront intransmissibles.

« Les 22 500 actions afférentes à la subvention fédérale seront donc réparties comme suit entre les cantons:

Au canton de Berne . . . . .	2 195 actions.
» » Fribourg . . . . .	4 390 »
» » Vaud . . . . .	8 780 »
» du Valais . . . . .	2 195 »
» de Neuchâtel . . . . .	2 745 »
» » Genève . . . . .	2 195 »
Somme égale	<u>22 500 actions.</u>

« Les actions de subvention Simplon jouiront des mêmes droits que les actions ordinaires, sous les deux restrictions suivantes :

« a) Leur participation aux dividendes commencera dès et y compris l'exercice qui suivra la date d'ouverture du tunnel à l'exploitation. Elle consistera en une part dans les trois quarts du surplus du bénéfice prévu au 4<sup>me</sup> alinéa de l'article 24 des statuts comme revenant aux actions privilégiées et aux actions ordinaires, en ce sens que ces trois quarts seront répartis entre les actions privilégiées, ordinaires et de subvention Simplon, au prorata de leur valeur nominale.

« b) En cas de liquidation de la Compagnie, les actions de subvention Simplon seront remboursées immédiatement après les actions ordinaires. Après le remboursement au pair des actions de subvention Simplon, le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance aux conditions fixées à l'article 7 des statuts, et, s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions privilégiées, les actions ordinaires et les actions de subvention Simplon au prorata de leur valeur nominale. »

A la date du 18 mai 1897, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord sur cette rédaction de l'engagement et en a donné connaissance aux gouvernements cantonaux intéressés, le 20 du même mois. Il est évident que par cette rédaction de l'engagement l'on introduit une participation au capital social sous la forme d'une action de second rang avec part au dividende et au produit de la liquidation, la subvention à fonds perdu ayant droit uniquement aux superdividendes et à un vote limité. D'après l'article 24 des statuts du Jura-Simplon, cité plus haut, l'on a droit au superdividende après que les actions de priorité ont reçu le 4½ % et les actions ordinaires 4 %. Les subventions pour le Jura-Simplon sont donc réellement mises sur un meilleur pied que celles pour le Gothard.

Il en résulterait les conséquences suivantes dans l'éventualité du rachat du Jura-Simplon :

1. Si le percement du tunnel du Simplon n'est pas encore entrepris lorsque le chemin de fer du Jura-Simplon passera à la Confédération, la chose sera bien simple. La Confédération recevra les subventions qui lui sont garanties par les autres subventionnants, y ajoutera sa propre subvention de 4½ millions et se procurera le surplus du capital nécessaire pour la réalisation de l'entreprise. Les cantons sont autorisés, à l'égard aussi de la Confédération, à porter en compte dans leurs subventions les sommes fixées pour le rachat des droits de réversion par convention passée entre eux et la Compagnie du Jura-Simplon.

2. Si le Jura-Simplon n'est racheté qu'après l'achèvement du tunnel du Simplon, deux cas se présenteront. Si le rachat a lieu sur la base du produit net concessionnel, de sorte que le produit net capitalisé soit plus important ou au moins égal au capital d'établissement, il sera évidemment possible de rembourser, entièrement ou en grande partie, la totalité du capital-actions du Jura-Simplon, y compris les actions de subvention Simplon. La Confédération n'en sera toutefois pas lésée, car elle ne paiera que ce que vaut le chemin de fer et ce qu'il lui rapportera aussi à l'avenir. Dans ce cas les cantons réaliseraient certainement un bénéfice, puisqu'on leur rembourserait aussi le montant de leurs actions de subvention, montant versé non par eux, mais par la



Confédération; ce gain des cantons n'équivaudrait cependant pas à un préjudice direct pour la Confédération. Dans le même cas, pour le chemin de fer du Gothard, ce ne seraient pas les cantons subventionnants qui recevraient l'excédent du prix de vente sur la valeur nominale des actions, mais cet excédent servirait à augmenter la valeur de liquidation des actions, ainsi que cela a été démontré par les calculs qui figurent dans le message concernant le rachat.

Mais si l'on rachète le Jura-Simplon en prenant pour base le capital d'établissement après l'achèvement des travaux du tunnel du Simplon, le capital d'établissement de ce réseau s'augmentera de la totalité de la somme qui aura été employée à la construction du tunnel. Il n'en résultera pas toutefois que les actions de subvention pourront être remboursées intégralement; l'indemnité de rachat servira d'abord à rembourser les actions de priorité et les actions ordinaires, et ce n'est que l'excédent éventuel qui reviendra aux actions de subvention. L'augmentation du capital d'établissement à répartir, qui résultera des frais de construction du tunnel couverts par les fonds provenant des subventions, servira donc en première ligne à améliorer le produit de la liquidation des actions ordinaires. D'après les calculs qui figurent au message concernant le rachat, il faudrait une somme ronde de 20 millions de francs pour couvrir la perte sur les actions ordinaires (49 120 000 fr. moins 29 518 866 francs). Si donc, suivant le devis, le frais de construction du tunnel jusqu'au moment où il passera de la Compagnie du Jura-Simplon à la Confédération se montent à 70 millions, et si le compte de construction du Jura-Simplon ne subit au surplus pas d'autres modifications jusqu'à cette époque que celles prévues dans le message, l'indemnité de rachat monterait de 288 154 203 francs à 358 154 203 francs et la valeur réelle de la liquidation de 81 518 866 francs à 151 513 866 francs, qui se répartiraient comme suit:

Couverture des dettes que la Compagnie devra contracter pour faire face aux fonds qui lui seront nécessaires en sus des subventions pour construire le tunnel	fr. 50 000 000
Actions de priorité . . . . .	» 52 000 000
Actions ordinaires . . . . .	» 49 120 000
	<hr/>
	fr. 151 120 000

Pour la répartition aux actions de subvention, du montant de 20 millions, il ne resterait ainsi qu'une somme de 398 866 fr. = 1,99 ‰.

Si donc les comptes du Jura-Simplon ne s'améliorent pas jusqu'à l'époque du rachat, la liquidation des 4½ millions que la Confédération fournit aux cantons à titre de subvention ne produirait pour ces derniers que 90 000 francs en chiffre rond, et la question soulevée n'aurait pour ainsi dire qu'une importance théorique.

On pourrait, il est vrai, se demander s'il n'aurait pas convenu d'imposer comme condition qu'en cas de liquidation de la Compagnie du Jura-Simplon les sommes revenant aux cantons au prorata de la subvention fédérale (produit de la liquidation des actions de subvention) ne devraient pas être remboursées à la Confédération par les cantons, parce qu'il ne serait pas équitable que la Confédération, si elle est obligée de payer pour la ligne du Jura-Simplon, y compris le tunnel du Simplon, davantage que sa valeur réelle, doive encore rembourser aux cantons, tota-

lement ou partiellement, en sus des subventions qu'ils ont eux-mêmes fournies, celles payées par elle. Comme il est à prévoir que la chose n'aura pas beaucoup d'importance au point de vue financier, nous nous sommes abstenus de formuler une demande à cet égard, d'autant plus qu'une décision de ce genre aurait pu nuire à la constitution du capital nécessaire pour établir le chemin de fer du Simplon; ce capital est en train de se former, et il importe de ne pas affaiblir, par des considérations en somme purement théoriques, les efforts tendant à la réalisation d'une entreprise aussi importante.

Nous ne croyons pas non plus que les cantons qui ont subventionné le chemin de fer du Gothard puissent avec raison exiger des compensations. En cas de rachat de ce chemin de fer par la Confédération, le droit aux superdividendes demeure réservé aux cantons, ainsi qu'aux Etats subventionnants, Allemagne et Italie, à moins qu'on n'y renonce volontairement par voie d'entente. En droit, les cantons ne pourraient pas prétendre, pour leurs subventions, à la part de dividendes que leur sert la Confédération, et cette dernière leur a fait un cadeau en renonçant à cette quote-part. Si donc la perception de ces dividendes continue, ou si elle est remplacée par un arrangement, ces cantons auront reçu davantage qu'il ne leur revient légalement, et ils n'ont au fond aucun motif de se plaindre d'être traités d'une manière inéquitable vis-à-vis des cantons intéressés à l'entreprise du Simplon. Si, par contre, conformément à la proposition faite au sein de votre Commission, la Confédération devait rembourser aux cantons le montant de leurs subventions au chemin de fer du Gothard, la Confédération devrait non seulement payer aux actionnaires la valeur entière de l'entreprise sur la base du produit net capitalisé, soit davantage que le capital d'établissement, déduction faite des subventions, mais elle devrait encore ajouter à ce paiement 19 480 000 fr. en faveur des cantons. En admettant que de telles charges soient imposées à la Confédération lorsqu'elle rachètera les principales lignes de chemins de fer, il serait tout à fait impossible d'exécuter le rachat d'une manière utile au point de vue de l'économie nationale. Il n'y a pas lieu non plus de revenir sur des circonstances réglées définitivement et depuis longtemps d'une façon absolument claire, d'autant moins que, depuis bien des années, les cantons du Gothard jouissent dans une large mesure des avantages espérés par cette entreprise.

Par les motifs que nous venons de développer, nous prenons la liberté de vous proposer d'adhérer à l'article 47 *a* tel que la rédaction en a été décidée par le Conseil des Etats, et de ne pas donner suite aux propositions faites à ce sujet au sein de votre Commission.

Agréé, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 13 septembre 1897.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

DEUCHER.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.

LETTRE  
DE LA  
DIRECTION DE LA COMPAGNIE  
AU  
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
TOUCHANT  
LE RACHAT DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON

---

N° 28091

Berne, le 23 décembre 1897.

*La Direction des chemins de fer Jura-Simplon  
au haut Conseil fédéral suisse,*

*BERNE.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION,  
MESSIEURS LES CONSEILLERS FÉDÉRAUX,

En examinant la situation qui sera faite à notre Compagnie par le rachat de son réseau, nous relevons trois points essentiels sur lesquels peut subsister du doute, et que nous prenons la respectueuse liberté de soumettre à votre bienveillant examen.

1° Suivant l'art. 2, 2<sup>me</sup> alinéa, de la loi du 15 octobre 1897, les lignes qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la loi seront seules dénoncées pour le rachat.

Or, il est d'ores et déjà certain que la ligne de Brigue à la frontière italienne ne sera pas en exploitation au moment où le rachat du réseau actuel nous sera dénoncé. Il semble donc résulter de ce fait que cette ligne ne sera pas nécessairement rachetée par la Confédération. Une telle éventualité ne peut correspondre ni à vos intentions, ni aux nôtres. Il y a donc lieu, pensons-nous, de régulariser ce point par un accord spécial ayant pour but de comprendre dans le rachat du réseau J.-S. la ligne Brigue-frontière italienne (concession suisse).

2° Il est également tout indiqué que la Confédération se substitue à notre Compagnie pour l'exécution de la Convention de Rome du 22 février 1896 concernant la construction et l'exploitation de la ligne frontière italo-suisse à Iselle, et de comprendre aussi cette section (concession italienne) dans le rachat de notre réseau.

3° En troisième lieu, et ce point se rattache aux deux précédents, il conviendrait de déterminer le moment où le tunnel du Simplon, avec ses voies d'accès, sera transféré à la Confédération, et cela dans l'éventualité où le percement ne serait pas achevé à l'époque où la Confédération prendra possession du réseau actuel.

Si, comme on peut l'espérer, les travaux du Simplon commencent dans le courant de 1898, et qu'ils ne soient pas ralentis par des circonstances imprévues, ils seront au 1<sup>er</sup> mai 1903 bien près d'être achevés. D'un autre côté, la remise d'un grand tunnel en cours de construction, ainsi que le transfert des conventions passées avec l'Entreprise pour la construction et avec les Etats et communes pour les subventions, donnerait inévitablement lieu à des complications et à des difficultés. Il paraît donc opportun, en ce qui concerne la ligne Brigue-Iselle, de convenir que la Confédération en prendra possession au jour seulement où cette ligne sera terminée et prête à être ouverte à l'exploitation.

D'autres questions encore devront être examinées et résolues, telles, par exemple, que celle de la comptabilisation des dépenses faites dès l'origine jusqu'à ce jour en vue du percement du Simplon.

Nous nous bornons pour aujourd'hui à vous signaler les points les plus essentiels encore en suspens, en exprimant le désir qu'il intervienne prochainement à leur égard une entente entre le Conseil fédéral et notre Compagnie, celle-ci se tenant d'ores et déjà à votre entière disposition pour discuter les conditions de cette entente.

Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, l'expression de nos sentiments de haute et respectueuse considération.

Pour la Direction  
des chemins de fer Jura-Simplon:

RUCHONNET.

## RÉPONSE DU CONSEIL FÉDÉRAL

## A LA LETTRE CI-DESSUS

Berne, le 19 avril 1898.

*Le Conseil fédéral suisse à la Direction des chemins de fer  
du Jura-Simplon,*

*à BERNE.*

MESSIEURS,

« Par votre lettre du 23 décembre, n° 28091, vous appelez notre attention sur trois points qu'il serait bon d'examiner, pensez-vous, pour le cas où le réseau de votre Compagnie serait racheté.

Nous avons cru devoir attendre, pour vous répondre, que le peuple eût voté la loi concernant le rachat des chemins de fer; nous avons l'honneur aujourd'hui de vous faire connaître notre manière de voir.

Ad 1. Il est exact que le Conseil fédéral, d'après l'article 2, 2<sup>me</sup> alinéa, de la loi sur le rachat, du 15 octobre 1897, ne peut dénoncer, sur la base des concessions et pour le plus prochain terme prévu, que le rachat des lignes du Jura-Simplon qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de cette loi (22 février 1898).

Mais il faut aussi tenir compte de l'article 49, 1<sup>er</sup> alinéa, de la même loi, par lequel la Confédération, comme ayant-droit de la Compagnie Jura-Simplon, s'engage, vis-à-vis des cantons subventionnants, à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du Traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.

Il faut tenir compte en outre de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, lequel est de nature à dissiper entièrement vos doutes. Il résulte en effet de cet arrêté que les lignes dont il transfère les concessions au Jura-Simplon — lignes au nombre desquelles figure celle d'Italie par le Simplon — forment un tout indivisible comme objet de rachat.

Du rapprochement de ces dispositions il résulte que la Confédération a, vis-à-vis de votre Compagnie, l'obligation de racheter, avec le réseau Jura-Simplon, et cela aux conditions fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, la ligne Brigue-frontière italienne faisant l'objet de la concession du 24 septembre 1873. A défaut d'un autre arrangement, cette ligne passera donc le

1<sup>er</sup> mai 1903 en mains de la Confédération avec les autres, dans l'état où elle se trouvera au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aura coûté jusqu'alors, le droit de rachat anticipé, assuré à la Confédération par l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889, demeurant d'ailleurs expressément réservé.

Ad 2. Nous admettons avec vous que, lors du rachat du Jura-Simplon, la Confédération devra se substituer à votre Compagnie en ce qui concerne les obligations et les droits stipulés dans la Convention de Rome du 22 février 1896 touchant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, et que, par conséquent, c'est à la Confédération de faire les démarches nécessaires pour obtenir du Gouvernement italien le transfert à la Confédération de la dite Convention. Si ce transfert a lieu, la Confédération comprendra aussi dans le rachat la section italienne du tunnel du Simplon.

Ad 3. Si, conformément aux dispositions précitées, le transfert du tunnel du Simplon à la Confédération devait avoir lieu en cours de construction, soit avant l'achèvement des travaux, nous convenons qu'il en pourrait résulter des inconvénients. Il est plus simple que la Compagnie du Jura-Simplon termine la ligne commencée Brigue-Iselle et ne la remette à la Confédération que prête à être ouverte à l'exploitation. Il en résultera que la Compagnie Jura-Simplon devra attendre, pour se dissoudre, la remise à la Confédération de la ligne du Simplon terminée.

Nous n'hésitons donc pas à convenir avec vous de ce qui suit, savoir que si, au moment du rachat, la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, ce serait à la Compagnie du Jura-Simplon de l'achever et de la céder à la Confédération prête à être ouverte à l'exploitation. Dans ce cas, la remise du réseau Jura-Simplon à la Confédération s'effectuerait en deux fois, et donnerait lieu à deux réglemens de compte successifs.

Au moment du rachat, en effet, la Confédération prendrait possession, contre paiement, de toutes les lignes à l'exception de celle de Brigue à Iselle par le Simplon. Puis, une fois prête à être ouverte à l'exploitation, cette dernière ligne serait à son tour remise à la Confédération contre remboursement de ce qu'elle aurait coûté. En prévision de cette éventualité, il serait tenu un compte spécial des recettes et des dépenses concernant la dite ligne.

En faisant cette déclaration, nous nous réservons expressément les droits que confère à la Confédération l'article 2, chiffre II, lettre f, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889.

Quant à la question de la comptabilisation des dépenses faites depuis l'origine jusqu'à ce jour en vue du percement du Simplon, nous prenons la liberté de vous faire remarquer qu'à cet égard ce sont les prescriptions de la loi sur la comptabilité, du 27 mars 1896, qui font règle, et qu'il ne nous appartient pas d'accorder des dérogations aux dispositions légales.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.



ACCUSÉ DE RÉCEPTION  
DE LA  
DÉCLARATION DU CONSEIL FÉDÉRAL  
TOUCHANT  
LE RACHAT DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON

---

*Berne*, le 28 mai 1898.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Par votre office du 19 avril écoulé, vous avez bien voulu nous déclarer :

1° Que la Confédération a, vis-à-vis de notre Compagnie, l'obligation de racheter, avec le réseau Jura-Simplon, et cela aux conditions fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, la ligne Brigue-frontière italienne faisant l'objet de la concession du 24 septembre 1873 ;

Qu'à défaut d'un autre arrangement, cette ligne passera donc le 1<sup>er</sup> mai 1903 en mains de la Confédération avec les autres, dans l'état où elle se trouvera au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aura coûté jusqu'alors, le droit de rachat anticipé, assuré à la Confédération par l'art. 2, chiffre II, lettre *f*, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889, demeurant d'ailleurs expressément réservé ;

2° Que, sous réserve de l'assentiment du Gouvernement italien, la Confédération devra se substituer à notre Compagnie, lors du rachat de nos lignes, en ce qui concerne les obligations et les droits stipulés dans la Convention de Rome du 22 février 1896 touchant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, et qu'elle comprendra aussi dans le rachat la section italienne du tunnel du Simplon ;

3° Qu'enfin, si, au moment du rachat de notre réseau, la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, ce serait à notre Compagnie de l'achever et de la céder à la Confédération prête à être ouverte à l'exploitation et contre remboursement de ce qu'elle aura coûté. — La remise du réseau Jura-Simplon à la Confédération s'effectuerait ainsi en deux fois, et donnerait lieu à deux règlements de compte successifs.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous informer que notre Conseil d'administration a pris acte de ces déclarations, qui, toutes les trois, revêtent aujourd'hui un caractère définitif, l'autorisation du Gouvernement italien exigée à l'art. 8 de la Convention de Rome, et réservée sous chiffre 2 de votre office du 19 avril, étant devenue, ensuite d'entente avec le Conseil fédéral, un fait accompli.

Ainsi se trouvent résolues d'un commun accord les questions que nous avons eu l'honneur de vous soumettre par notre lettre du 23 décembre 1897.

En vous demandant de bien vouloir nous accuser réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'expression de nos sentiments de haute et respectueuse considération.

Pour la Direction du Jura-Simplon,

*Le Président:* RUCHONNET.

## LETTRE DU CONSEIL FÉDÉRAL

CONSTATANT QUE LES DÉCLARATIONS RELATIVES AU RACHAT DU CHEMIN DE FER  
DU SIMPLON SONT DEVENUES OBLIGATOIRES

Berne, le 29 juillet 1898.

*Le Conseil fédéral suisse à la Direction des chemins de fer  
du Jura-Simplon,*

à *BERNE.*

MESSIEURS,

Par lettre du 28/31 mai 1898, n° 9710, vous constatez que nous vous avons donné les déclarations suivantes par lettre du 19 avril de cette année:

1° Que la Confédération a, vis-à-vis de votre Compagnie, l'obligation de racheter, avec le réseau Jura-Simplon, et cela aux conditions fixées par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889, la ligne Brigue-frontière italienne faisant l'objet de la concession du 24 septembre 1873;

Qu'à défaut d'un autre arrangement, cette ligne passera donc le 1<sup>er</sup> mai 1903 en mains de la Confédération avec les autres, dans l'état où elle se trouvera au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aura coûté jusqu'alors, le droit de rachat anticipé, assuré à la Confédération par l'art. 2, chiffre II, lettre *f*, de l'arrêté fédéral précité du 19 décembre 1889, demeurant d'ailleurs expressément réservé;

2° Que, sous réserve de l'assentiment du Gouvernement italien, la Confédération devra se substituer à votre Compagnie, lors du rachat de vos lignes, en ce qui concerne les obligations et les droits stipulés dans la Convention de Rome du 22 février 1896 touchant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, et qu'elle comprendra aussi dans le rachat la section italienne du tunnel du Simplon;

3° Qu'enfin, si, au moment du rachat de votre réseau, la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, ce serait à votre Compagnie de l'achever et de la céder à la Confédération prête à être ouverte à l'exploitation et contre remboursement de ce qu'elle aura coûté. — La remise du réseau

Jura-Simplon à la Confédération s'effectuerait ainsi en deux fois et donnerait lieu à deux règlements de compte successifs.

Vous ajoutez que votre Conseil d'administration a pris note de ces déclarations et que toutes les trois sont à considérer aujourd'hui comme étant devenues définitives, étant donné que le Gouvernement italien a accordé l'autorisation stipulée à l'article 8 de la Convention de Rome et réservée sous chiffre 2 de notre lettre du 19 avril 1898, en vertu d'un accord survenu depuis avec le Conseil fédéral.

Vous constatez que par cela les questions soulevées dans votre lettre du 23 décembre 1897, et auxquelles il a été répondu par notre lettre du 19 avril 1898, ont été résolues d'un commun accord dans le sens de cette dernière lettre, et vous nous priez de vous accuser réception de votre lettre du 28/31 mai 1898.

Etant donné que toutes les conditions préliminaires pour l'exécution du percement du Simplon sont remplies par l'approbation du 13 juillet 1898 de la justification financière fournie par votre Compagnie pour le percement du Simplon, par la déclaration du Gouvernement italien du 11 avril 1898, que, faisant usage de la clause de l'article 8 de la Convention passée le 22 février 1896 entre lui et la Compagnie du Jura-Simplon, il donnera son assentiment à ce que celle-ci opère, au moment donné, le transfert de sa concession à la Confédération, et par l'échange qui a eu lieu le 28 juillet 1898 des ratifications du traité entre la Suisse et l'Italie concernant le percement du Simplon, du 25 novembre 1895, nous n'hésitons pas à constater aussi de notre côté que les déclarations contenues dans la lettre précitée sont devenues obligatoires pour les deux parties.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le Président de la Confédération:*

RUFFY.

*Le Chancelier de la Confédération:*

RINGIER.

Rome, 21 mars 1898.

*A Son Excellence Monsieur le Marquis Visconti-Venosta,  
Ministre des Affaires étrangères,*

*ROME.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

En me référant à ma note du 16 février dernier sur l'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de faire à Votre Excellence les communications suivantes, relatives au traité conclu entre la Suisse et l'Italie le 25 novembre 1895 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola.

Maintenant que les subventions suisses sont chose acquise et que la Compagnie du Jura-Simplon est au bénéfice d'un contrat avec cinq banques suisses, lesquelles se sont engagées à lui fournir les soixante millions de francs nécessaires pour l'exécution de l'entreprise, la justification des ressources suffisantes et, par conséquent, la possibilité de procéder à l'échange des ratifications et de commencer les travaux dépend essentiellement de l'apport, par les intéressés italiens, des quatre millions de lires prévus à l'article 12 du dit traité.

A ce sujet, je suis dans l'attente des informations que Vous avez bien voulu me faire prévoir de vive voix. Je crois devoir cependant, dès à présent, attirer l'attention de Votre Excellence sur les considérations que voici :

1. Le traité passé avec les banques pour les soixante millions échoit le 20 avril prochain et comporte la garantie par la Confédération de cet emprunt.

2. L'Assemblée fédérale suisse est convoquée pour le 12 avril afin d'autoriser le Conseil fédéral à donner cette garantie. Pour obtenir cette autorisation, il paraît indispensable que mon Gouvernement puisse déclarer à l'Assemblée fédérale :

- a) Que les quatre millions italiens sont assurés ;
- b) Que le Gouvernement Royal, faisant usage de la clause de l'article 8 de la Convention du 22 février 1896, donne son assentiment à ce que la Compagnie du Jura-Simplon opère, au moment donné, le transfert de sa concession à la Confédération.

Il est en effet évident que l'Assemblée fédérale ne saurait guère accorder la garantie qui lui sera requise tant qu'elle n'aura pas l'assurance formelle que le Gouvernement Royal ne fera pas de difficulté au transfert de la dite concession.

Cette assurance, le Conseil fédéral désirerait vivement la recevoir *en temps utile, c'est-à-dire avant le 12 du mois prochain*. Elle ressortirait ses effets au moment où la Confédération entrera en possession du réseau du Jura-Simplon, soit au 1<sup>er</sup> mai 1903, soit auparavant si une entente intervenait pour la reprise anticipée du Jura-Simplon par la Confédération, soit encore au moment où la ligne Brigue-Domodossola pourrait être livrée à l'exploitation.

Une fois cette assurance et celle concernant les subsides italiens données, il pourra être procédé sans retard à l'échange depuis si longtemps attendu des instruments de ratification et passé à l'exécution de la grande œuvre qui intéresse à un si haut degré la prospérité des deux pays, ainsi qu'au commencement des travaux, lesquels profiteront à l'Italie dans une si large mesure.

Quant à la forme de l'engagement dont il s'agit, le Conseil fédéral estime que le Gouvernement Royal paraît autorisé à le prendre par une simple note de Votre Excellence, et ce en vertu de la loi qui a approuvé le traité du 25 novembre 1895 et la Convention du 22 février 1896, cette dernière, à l'article 8, réservant précisément au Gouvernement Royal la dite faculté. Le Conseil fédéral, de son côté, est compétent pour recevoir dans cette forme la déclaration qu'il demande au Gouvernement de Sa Majesté le Roi de vouloir bien donner.

Dans l'espoir qu'il sera possible à Votre Excellence de me faire tenir, sur les deux points restant encore en suspens, une réponse permettant de mettre immédiatement la main à l'œuvre, je Vous présente, Monsieur le Ministre, les nouvelles assurances de ma haute considération.

*Le Ministre de Suisse:*

CARLIN.



*Le Ministère des Affaires étrangères à la Légation de Suisse.*

*Rome, ce 11 avril 1898.*

Par une note en date du 21 mars dernier, vous m'avez fait l'honneur de porter à ma connaissance que l'Assemblée fédérale suisse étant convoquée pour le 12 de ce mois afin d'autoriser le Conseil fédéral à donner la garantie de la Confédération sur les soixante millions de francs qu'un groupe de banquiers s'est engagé à fournir à la Compagnie du Jura-Simplon en vue de la concession que celle-ci a obtenue des deux Gouvernements, il paraissait indispensable que le Conseil fédéral fût en mesure de déclarer à l'Assemblée :

a) Que les quatre millions de la subvention italienne sont assurés;

b) Que le Gouvernement Royal, faisant usage de la clause de l'art. 8 de la Convention passée, le 22 février 1896, entre lui et la Compagnie du Jura-Simplon, donnera son assentiment à ce que celle-ci opère, au moment donné, le transfert de sa concession à la Confédération.

Après m'être concerté avec mes collègues, je suis heureux d'être aujourd'hui à même de vous répondre affirmativement sur les deux points visés par votre note.

Grâce à des allocations supplémentaires du Gouvernement et des corps moraux intéressés, le subside italien de quatre millions est assuré.

Quant au transfert éventuel de la concession italienne par la Compagnie à la Confédération, l'assentiment du Gouvernement du Roi, aux termes de l'art. 8 de la Convention du 22 février 1896, peut par votre Gouvernement être considéré dès maintenant comme acquis, sous la réserve naturellement qu'en cas de transfert la Confédération se substituerait purement et simplement aux droits et obligations découlant, pour la Compagnie, des actes et conventions qui ont établi et réglé sa situation envers le Gouvernement italien.

Pour ce qui concerne ce dernier point, je suis, comme le Conseil fédéral, d'avis que l'engagement mutuel aura toute son efficacité légale dès que vous aurez pris acte de ma présente note, les deux Gouvernements ayant, en vertu des lois qui ont approuvé le traité du 25 novembre 1895 et la Convention du 22 février 1896, les pouvoirs nécessaires pour délivrer et recevoir, respectivement, la déclaration ci-dessus articulée.

Veuillez agréer, etc.

VISCONTI-VENOSTA.

*La Légation suisse à Rome*

à M. le Marquis Visconti-Venosta, Ministre des Affaires étrangères.

Rome, le 16 avril 1898.

Par note du 11 courant (n° 13246) votre Excellence m'a fait l'honneur de m'informer que, grâce à des allocations supplémentaires du Gouvernement Royal et des corps moraux intéressés, le subside italien de quatre millions à l'entreprise du Simplon était assuré; qu'en ce qui concerne le transfert éventuel de la concession italienne par la Compagnie du Jura-Simplon à la Confédération, l'assentiment du Gouvernement de Sa Majesté pouvait être considéré dès maintenant comme acquis, sous la réserve qu'en cas de transfert, la Confédération se substituerait purement et simplement aux droits et obligations découlant, pour la Compagnie, des actes et conventions qui ont établi et réglé sa situation envers le Gouvernement Royal.

Vous voulez bien ajouter, en ce qui concerne ce dernier point, que, comme le Conseil fédéral suisse, vous êtes d'avis que l'engagement mutuel aura toute son efficacité dès que j'aurai pris acte de votre note précitée, les deux Gouvernements ayant légalement les pouvoirs nécessaires pour délivrer et recevoir, respectivement, la déclaration dont il s'agit.

Le Conseil fédéral suisse, auquel je me suis empressé de communiquer le contenu de votre note, me charge de vous donner acte de votre double déclaration, qu'il a accueillie avec la plus vive satisfaction, et de vous exprimer ses meilleurs remerciements pour l'obligeance avec laquelle le Gouvernement de Sa Majesté a bien voulu, au prix de nombreuses démarches, faire parvenir sa réponse en temps utile, soit avant le 12 courant.

Je suis particulièrement heureux d'être en cette occasion auprès de votre Excellence l'interprète de mon Gouvernement, et, en m'acquittant par la présente de la mission que m'a donnée le Conseil fédéral suisse, je vous prie, etc.

*Le Ministre de Suisse:*

CARLIN.



# TABLE DES MATIÈRES

---

## I. BASES JURIDIQUES DE L'ENTREPRISE

	Pages
1. Traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895 . . . . .	5
2. Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale suisse, du 11 juin 1896, concernant l'entrepr prise du percement du Simplon et les négociations avec l'Italie . . . . .	13
3. Procès-verbal des Conférences techniques préliminaires, du 25 au 27 février 1895, à Milan . . . . .	38
4. Procès-verbal de la Conférence diplomatique, du 4 au 25 novembre 1895, à Berne . . . . .	43
5. Rapport et projet de loi autorisant le Gouvernement du Roi d'Italie à donner pleine exécution au Traité, séance du 29 mai 1896. (Traduction du texte italien.) . . . . .	110
6. Rapport de la Commission de la Chambre des Députés d'Italie, du 30 juin 1896. (Traduction du texte italien.) . . . . .	130
7. Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale suisse, du 4 décembre 1896, concernant la ratification du Traité du 25 novembre 1895 . . . . .	149
8. Arrêté fédéral du 16/21 décembre 1896 ratifiant le Traité du 25 novembre 1895 . . . . .	160
9. Rapport du Gouvernement du Royaume d'Italie au Sénat, du 10 décembre 1896. (Traduction du texte italien.) . . . . .	162
10. Rapport du Bureau central du Sénat, du 10 décembre 1896. (Traduction du texte italien.) . . . . .	164
11. Loi votée par la Chambre des Députés d'Italie le 4 décembre 1896 et par le Sénat le 21 du même mois. (Texte italien suivi de la traduction.) . . . . .	172
12. Concession suisse de la ligne Brigue-frontière italienne, du 24 septembre 1873, et dernière prolongation de cette concession . . . . .	176
13. Convention et cahier des charges italiens pour la construction de la ligne frontière suisse-Iselle, du 22 février 1896 . . . . .	184

## II. BASES TECHNIQUES DE L'ENTREPRISE

14. Rapport de la Direction du Jura-Simplon au Conseil d'administration, du 20 septembre 1893 . . . . .	201
15. Projet technique de 1893 et annexes. Rapport des experts nommés par le Conseil fédéral . . . . .	205
16. Lettre de la Direction du Jura-Simplon, du 15 juillet 1898, soumettant les plans au Gouverne ment italien par l'entremise du Conseil fédéral suisse . . . . .	256

	Pages
17. Lettre du Conseil fédéral suisse, du 26 juillet 1898, informant la Compagnie de l'approbation des plans . . . . .	258
18. Contrat concernant l'exécution du tunnel du Simplon par l'Entreprise et ratification de ce contrat par le Conseil d'Administration, le 28 mai 1898 . . . . .	259
19. Cahier des charges de l'Entreprise . . . . .	269
20. Programme général d'exécution des travaux . . . . .	278
21. Série de prix servant au calcul des paiements mensuels . . . . .	279
22. Convention additionnelle du 9 novembre 1898 . . . . .	281
23. Lettres des 12 et 13 août 1898, de la Compagnie Jura-Simplon à la Société d'entreprise, pour lui notifier la ratification du contrat et fixer le délai d'achèvement des travaux . . . . .	283
24. Lettre de la Société d'entreprise, du 19 août 1898, pour accuser réception de ces communications . . . . .	285

### III. BASES FINANCIERES DE L'ENTREPRISE

25. Message et arrêté fédéral concernant la subvention de la Confédération suisse . . . . .	289
26. Loi du Valais, du 19 novembre 1897, concernant les avantages accordés à la Compagnie du Jura-Simplon pour le percement du Simplon . . . . .	306
27. Formulaire d'engagement des cantons suisses pour leurs subventions, avec la clause relative aux droits de réversion . . . . .	308
28. Engagement de l'Etat italien pour sa subvention . . . . .	311
29. Formulaire d'engagement des subventionnants italiens . . . . .	312
30. Liste des souscriptions suisses . . . . .	314
31. Liste des subventions italiennes . . . . .	315
32. Contrat d'emprunt, du 29 décembre 1897 . . . . .	319
33. Message du Conseil fédéral du 18 mars 1898 et arrêté fédéral du 19 avril 1898, concernant la garantie à fournir par la Confédération pour l'emprunt de 60 millions de la Compagnie du Jura-Simplon destiné à l'entreprise du Simplon . . . . .	323
34. Arrêté du Conseil fédéral, du 14 juillet 1898, accordant cette garantie . . . . .	329
35. Rapport de la Direction du Jura-Simplon à l'Assemblée générale (avril 1898) . . . . .	330
36. Décision de l'Assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon du 27 mai 1898 . . . . .	346
37. Ratification du contrat d'emprunt par décision du Conseil d'administration du Jura-Simplon du 28 mai 1898 . . . . .	347
38. Lettre du 14 juillet 1898 du Consortium des banques déclarant que le contrat d'emprunt est entré en vigueur . . . . .	348
39. Lettre de la Direction du Jura-Simplon, du 15 juillet 1898, accusant réception de cette déclaration . . . . .	349
40. Lettre de la Compagnie du Jura-Simplon, du 3 juin 1898, soumettant aux Gouvernements suisse et italien la justification financière . . . . .	350

	Pages
41. Lettre de la Chancellerie fédérale, du 14 juillet 1898, annonçant que le Conseil fédéral a approuvé la justification financière . . . . .	357
42. Approbation de la justification financière par le Gouvernement italien . . . . .	358

#### IV. JONCTION DES RÉSEAUX SUISSE ET ITALIEN

43. Convention du 2 décembre 1899 entre la Suisse et l'Italie concernant la jonction du réseau suisse et du réseau italien à travers le Simplon, et l'exploitation de la section Iselle-Domodossola . . . . .	361
44. Procès-verbaux des Conférences qui ont eu lieu à Berne, du 18 au 22 septembre 1899, entre les délégués de l'Italie et de la Suisse, pour élaborer cette Convention . . . . .	367
45. Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale proposant l'approbation de la Convention du 2 décembre 1899 et arrêté fédéral des 20 et 22 décembre 1899 ratifiant cette Convention . . . . .	399
46. Rapport du Gouvernement italien aux Chambres pour demander l'autorisation de ratifier la Convention . . . . .	412
47. Rapport de la Commission de la Chambre des Députés italienne sur cet objet . . . . .	415
48. Loi approuvée par les Chambres italiennes pour autoriser le Gouvernement à ratifier la Convention du 2 décembre 1899 . . . . .	419

#### V. RACHAT DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON

49. Rapport du Conseil fédéral à la Commission du Conseil national pour la loi sur le rachat des chemins de fer relativement à l'article 47 a, concernant le chemin de fer du Simplon, du 13 septembre 1897 . . . . .	425
50. Lettre de la Direction du Jura-Simplon au Conseil fédéral, du 23 décembre 1897 . . . . .	432
51. Lettre du Conseil fédéral à la Direction du Jura-Simplon, du 19 avril 1898 . . . . .	434
52. Lettre de la Direction du Jura-Simplon au Conseil fédéral, du 28 mai 1898 . . . . .	436
53. Lettre du Conseil fédéral à la Direction du Jura-Simplon, du 29 juillet 1898 . . . . .	438
54. Note du Ministre de Suisse à Rome au Ministre des Affaires étrangères d'Italie, du 21 mars 1898, pour lui demander son acquiescement au transfert à la Confédération de la concession italienne . . . . .	440
55. Note du Ministère des Affaires étrangères d'Italie à la Légation suisse à Rome, du 11 avril 1898, donnant cet acquiescement . . . . .	442
56. Note du 16 avril 1898 du Ministre suisse à Rome à M. le Marquis de Visconti-Venosta, Ministre des Affaires étrangères, accusant réception, au nom du Conseil fédéral, de la note du 11 avril 1898 . . . . .	443







## EXTRAIT DES INSTRUCTIONS

SUR LA

### MANŒUVRE DES PORTES AU TUNNEL DU SEMMERING

DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE

Afin d'éviter la formation de glace dans le tunnel du Semmering, celui-ci devra être fermé, pendant la période d'hiver, aux extrémités nord et sud, au moyen de portes à double battant.

Les deux battants de chaque porte devront être ouverts au moins 5 minutes avant l'arrivée du train.

Chaque battant de porte est relié avec des signaux placés à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel, de telle manière que le signal « voie libre » est donné en même temps que se fait l'enclenchement du levier d'arrêt de chaque battant.

Les moyens de signalement sont les suivants:

1. Dans chaque chambre de garde-porte, à la tête nord, ainsi qu'à la tête sud du tunnel, un appareil à cloches électriques avec bouton de manœuvre. Ces deux appareils sont reliés entre eux au moyen d'un fil conducteur.

2. Une sonnerie électrique au poste de la tête sud, avec fil conducteur et bouton de manœuvre dans le bureau de la station de Semmering, pour établir la communication avec ce poste (la station se trouve du côté de la tête nord).

3. A l'extérieur du tunnel, du côté sud et du côté nord, un mât à signaux avec deux bras mobiles et lanternes à signaux (à proximité des portes).

4. Deux lanternes à signaux à l'intérieur du tunnel, à 400 m. de la tête nord, à droite et à gauche de la voie, contre la paroi du tunnel. Ces lanternes montrent, du côté sud, *feu blanc* si la porte de la tête nord est ouverte, et *feu rouge* si la porte est fermée. (Les verres rouges mobiles de ces lanternes sont manœuvrés depuis le poste sud, au moyen du même levier et de la même transmission et en même temps que le bras correspondant au mât, de manière à ce que le bras montre voie libre quand la lanterne montre feu blanc.)

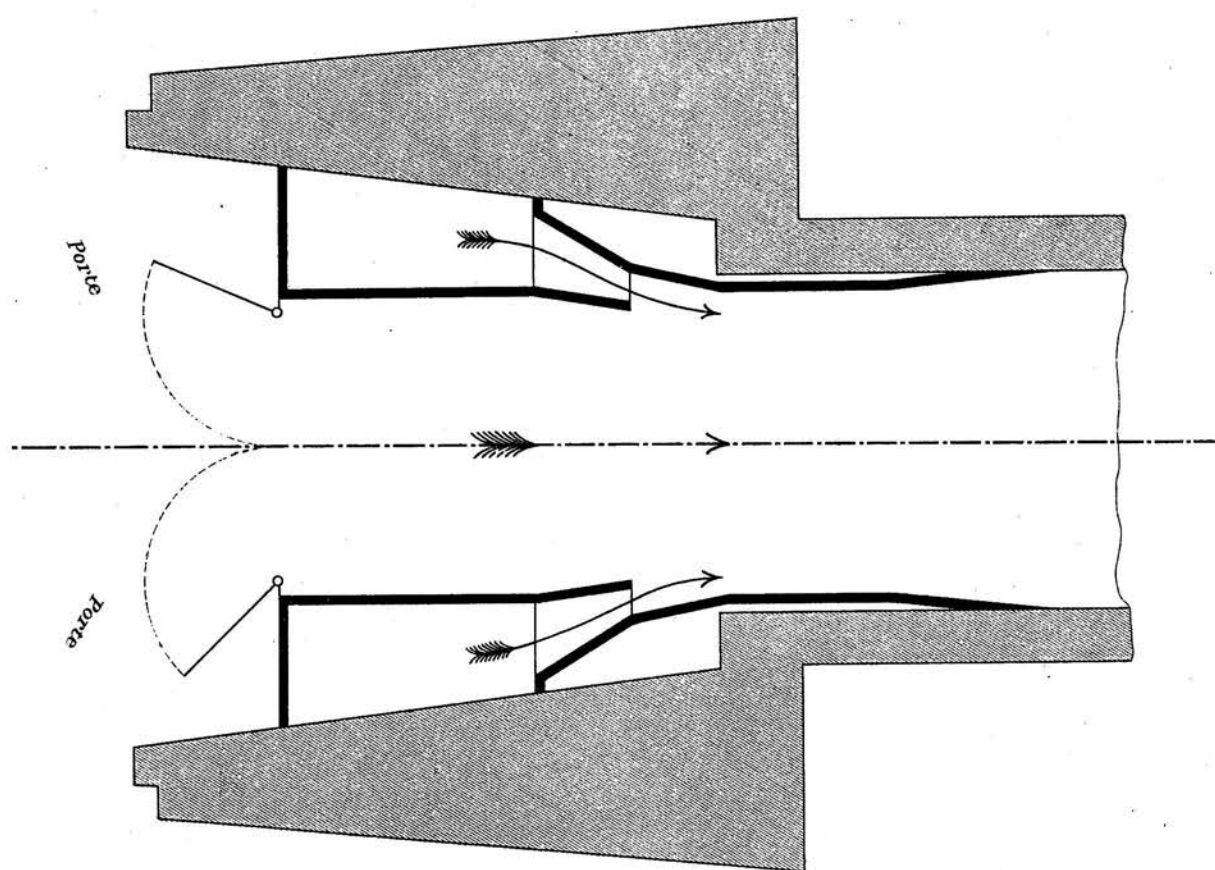
5. Deux lanternes à signaux à l'intérieur du tunnel, à 400 m. de la tête sud, à droite et à gauche de la voie, contre la paroi du tunnel. Elles montrent, du côté nord, *feu blanc* si la porte de la tête sud est ouverte, et *feu rouge* si la porte est fermée.

Ad 1. Après l'ouverture de la porte de l'un des côtés, le poste du côté opposé en sera avisé par le signal réglementaire de passage de train. Ce poste accusera réception de ce signal en transmettant une fois le groupe correspondant de signaux.

Dès qu'il se formera de la glace dans le tunnel, les calorifères seront allumés et le resteront aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

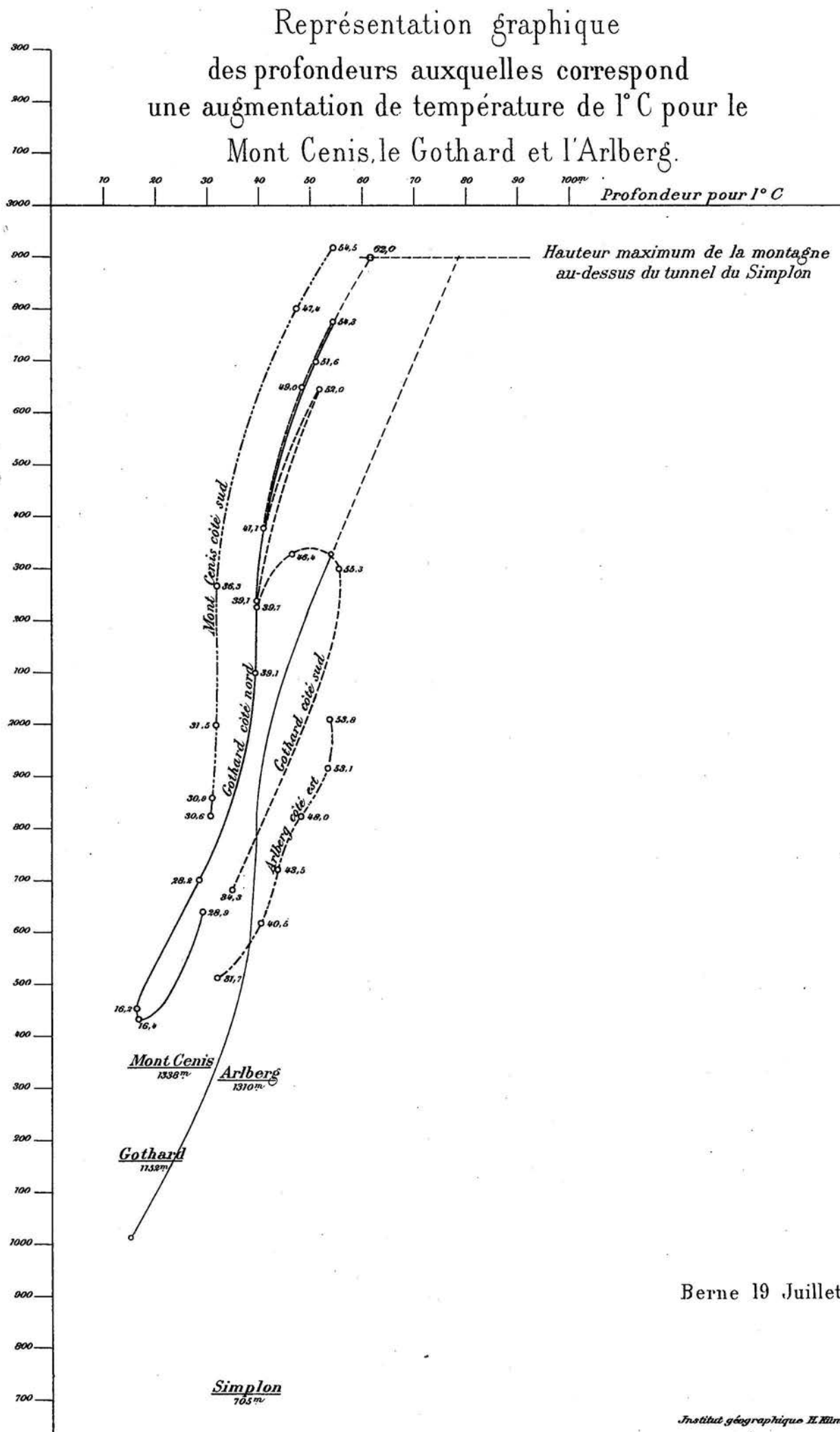


Dessin schématique du système de l'ingénieur Saccardo pour  
la ventilation des tunnels.



Berne 19 Juillet 1894.





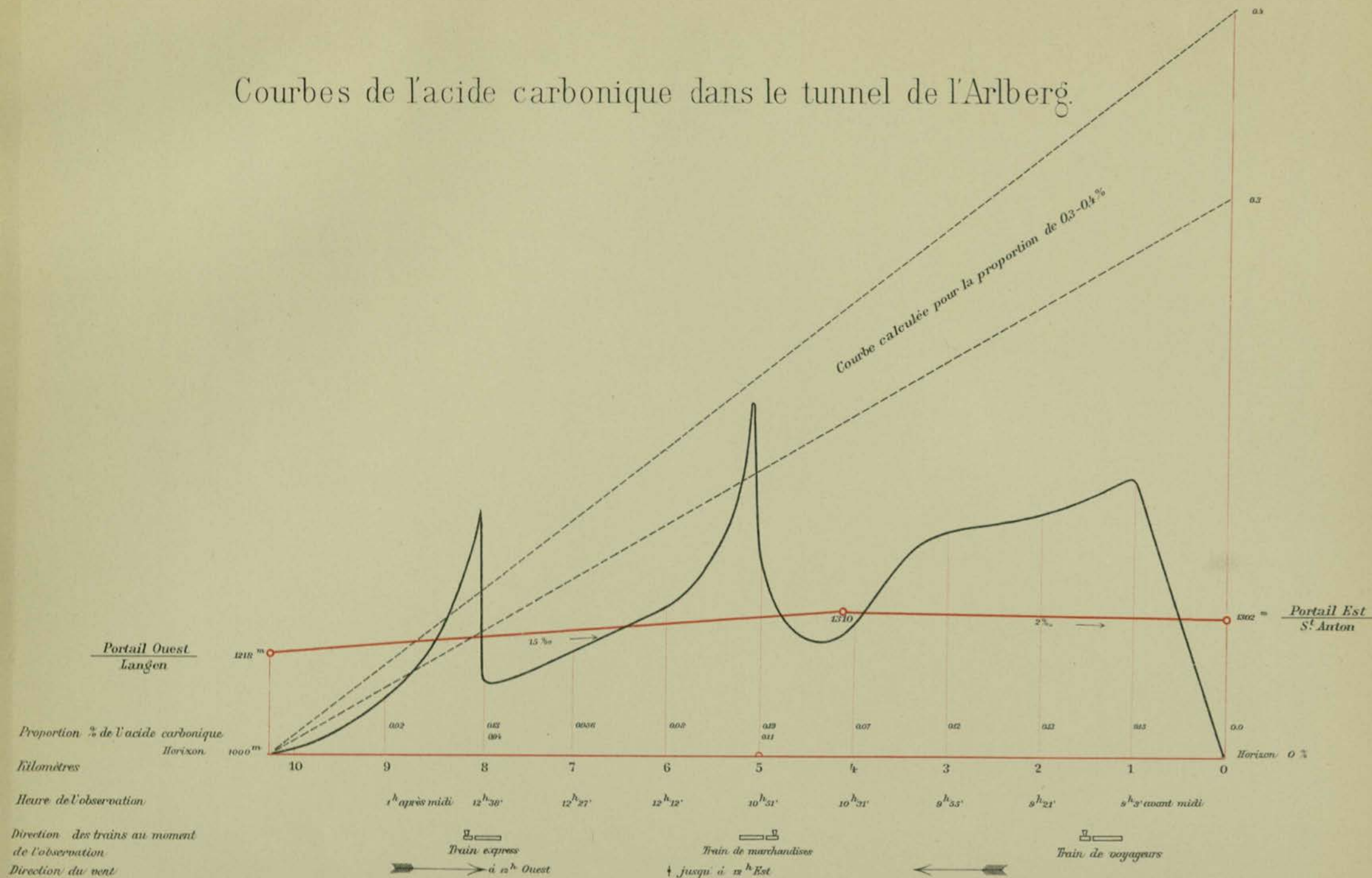
Berne 19 Juillet 1894.



## Profils en travers



# Courbes de l'acide carbonique dans le tunnel de l'Arlberg.



Berne 19 Juillet 1894

Institut géographique H. Kümmerly &amp; Frey, Berne.

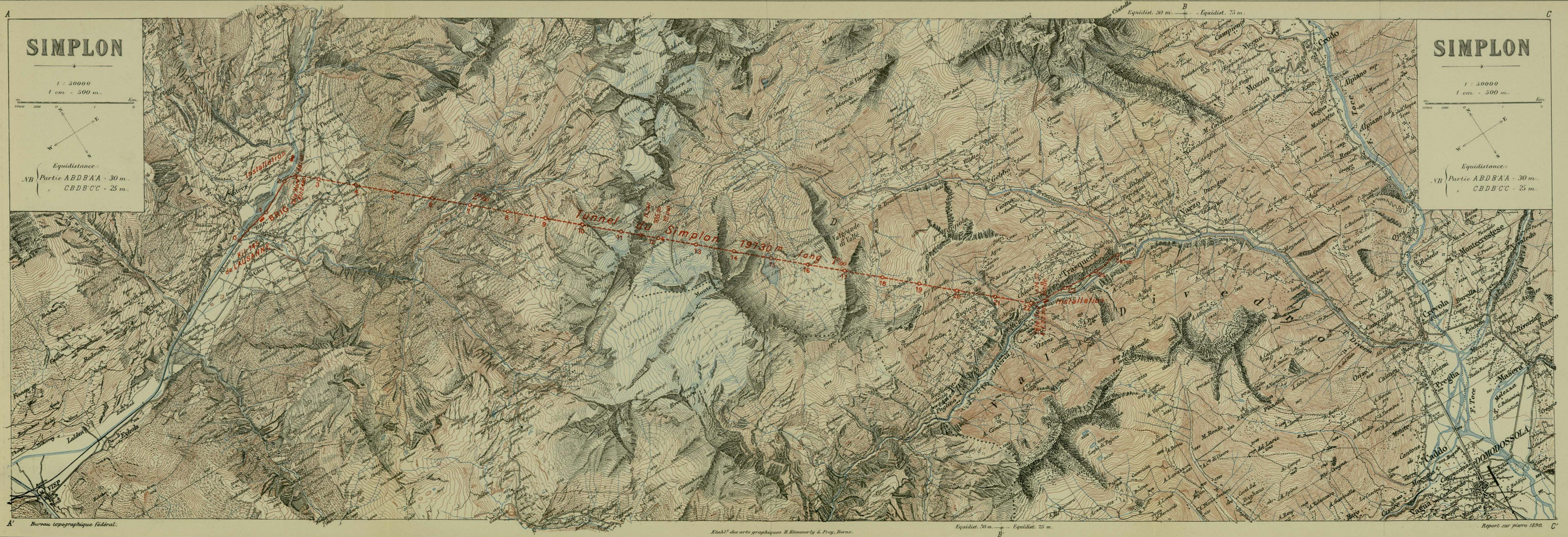


A

# SIMPLON

1 : 50000  
1 cm = 500 m.

Equidistance :  
NB Partie ABDBAA - 30 m.  
CBDB'CC - 25 m.



A' Bureau topographique fédéral.

Etabli des arts graphiques H. Kümmerly & Frey, Berne.

Equidist. 30 m. Equidist. 25 m.

Report sur pierre 1890. C'

C

# SIMPLON

1 : 50000  
1 cm = 500 m.

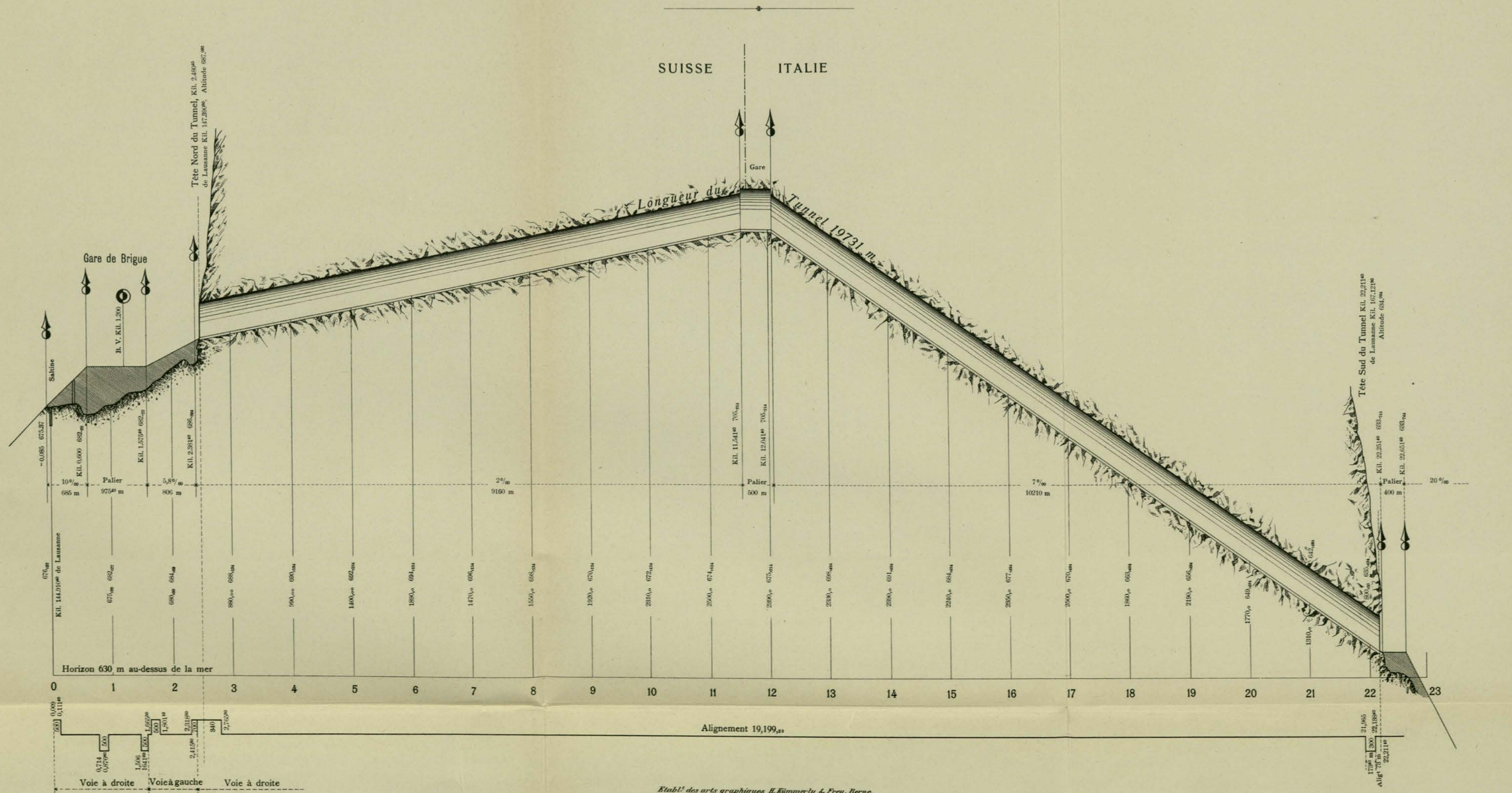
Equidistance :  
NB Partie ABDBAA - 30 m.  
CBDB'CC - 25 m.



PROFIL EN LONG

ECHELLE DES LONGUEURS = 1 : 50,000.      ECHELLE DES HAUTEURS = 1 : 500.

TUNNEL à SIMPLE VOIE, AU MILIEU 500 m TUNNEL à DOUBLE VOIE.

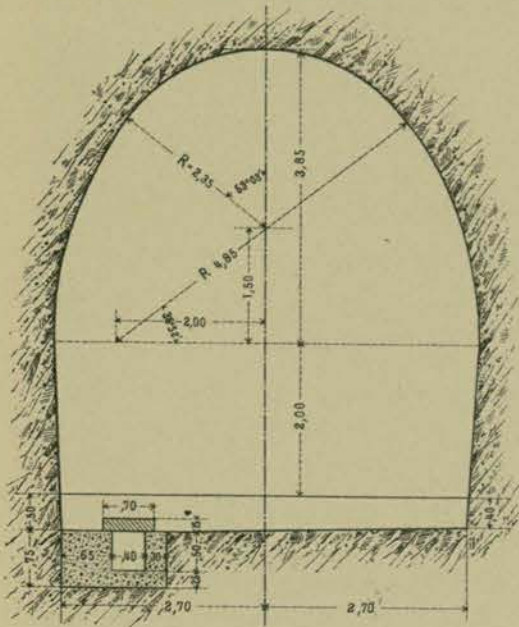




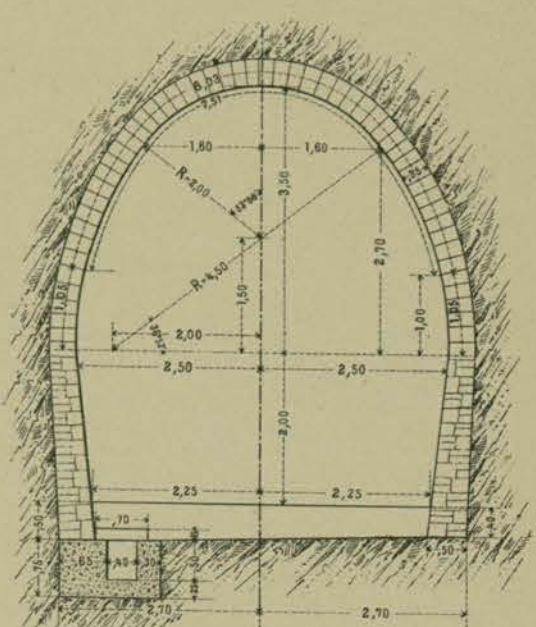
PROFILS NORMAUX À SIMPLE VOIE.

ECHELLE = 1 : 100.

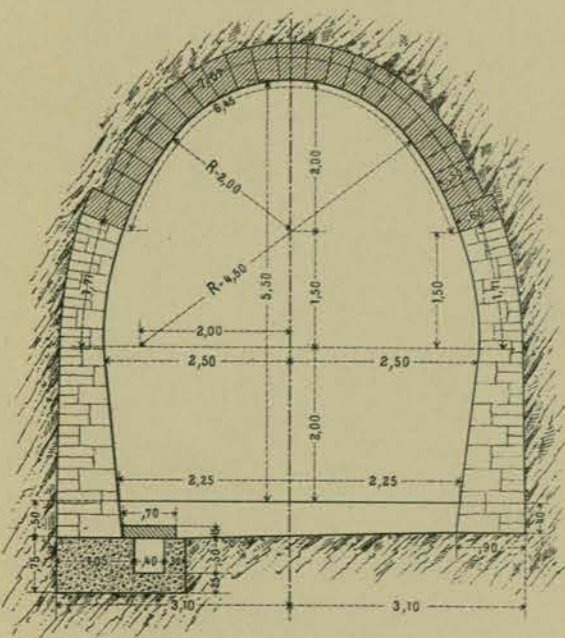
N° 1 sans revêtement



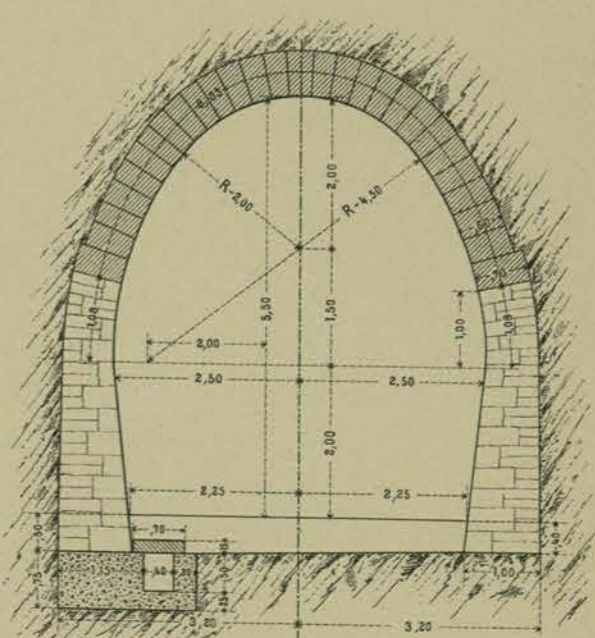
N° 2 à revêtement



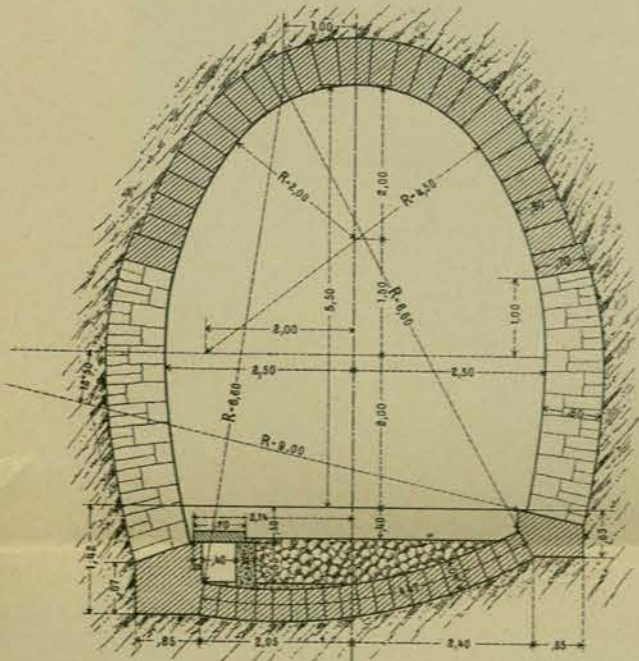
N° 3 pression moyenne



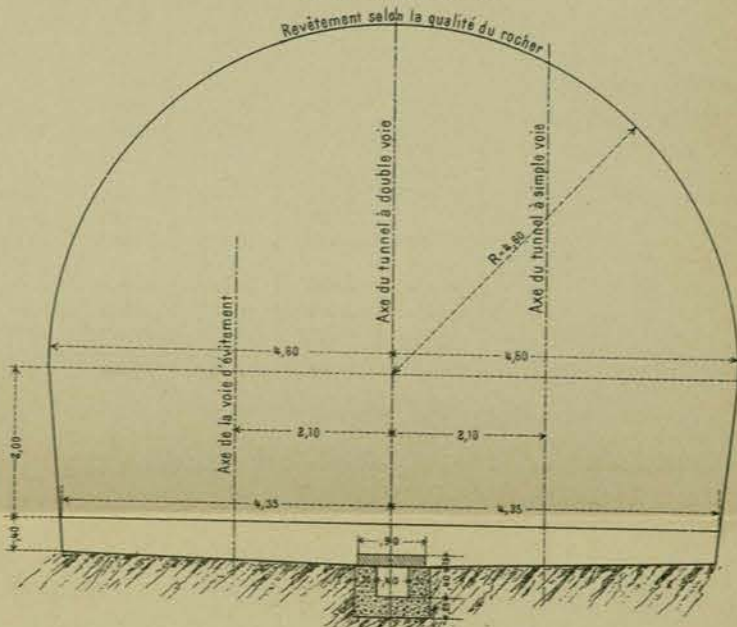
N° 4 forte pression verticale



N° 5 forte pression des côtés



Profil de l'espace libre à double voie  
au milieu du tunnel.



	N° 1	N° 2	N° 3	N° 4	N° 5
Excavation . . . . .	31,10 m³	31,10 m³	35,20 m³	36,70 m³	40,30 m³
Maçonnerie des pénétrants . . . . .	—	3,30 m³	6,55 m³	6,55 m³	5,50 m³
Maçonnerie de la voûte . . . . .	—	2,81 m³	3,60 m³	5,06 m³	5,06 m³
Maçonnerie du radier . . . . .	—	—	—	—	3,30 m³
Maçonnerie de la cunette . . . . .	0,81 m³	0,33 m³	0,33 m³	0,33 m³	0,20 m³
Excavation de la cunette . . . . .	0,55 m³	0,55 m³	0,55 m³	0,55 m³	—
Dallage de la cunette . . . . .	0,70 m³	0,70 m³	0,70 m³	0,70 m³	—
Bétonnage du radier . . . . .	—	—	—	—	0,10 m³
Remplissage en pierres sèches . . . . .	—	—	—	—	1,40 m³
Section du ballast . . . . .	2,40 m³	1,95 m³	1,95 m³	1,95 m³	1,80 m³
Section du vide . . . . .	23,20 m³	23,20 m³	23,20 m³	23,20 m³	23,20 m³



# PROFIL GÉOLOGIQUE DU SIMPLON

## DANS L'AXE DU GRAND TUNNEL

ECHELLE: 1:20,000

**Numéros noirs:** Echantillons des rochers de la collection du Simplon trouvés près de l'axe du tunnel

Numéros noirs soulignés: Echantillons des rochers de la collection du Simplon qu'on trouvera probablement dans l'intérieur du tunnel

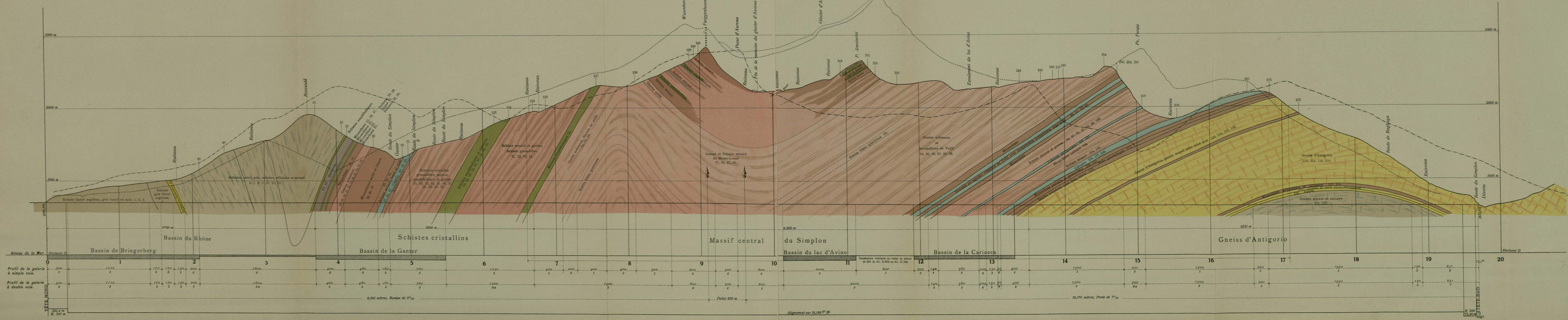
SUISSE : ITALIE

te Leone

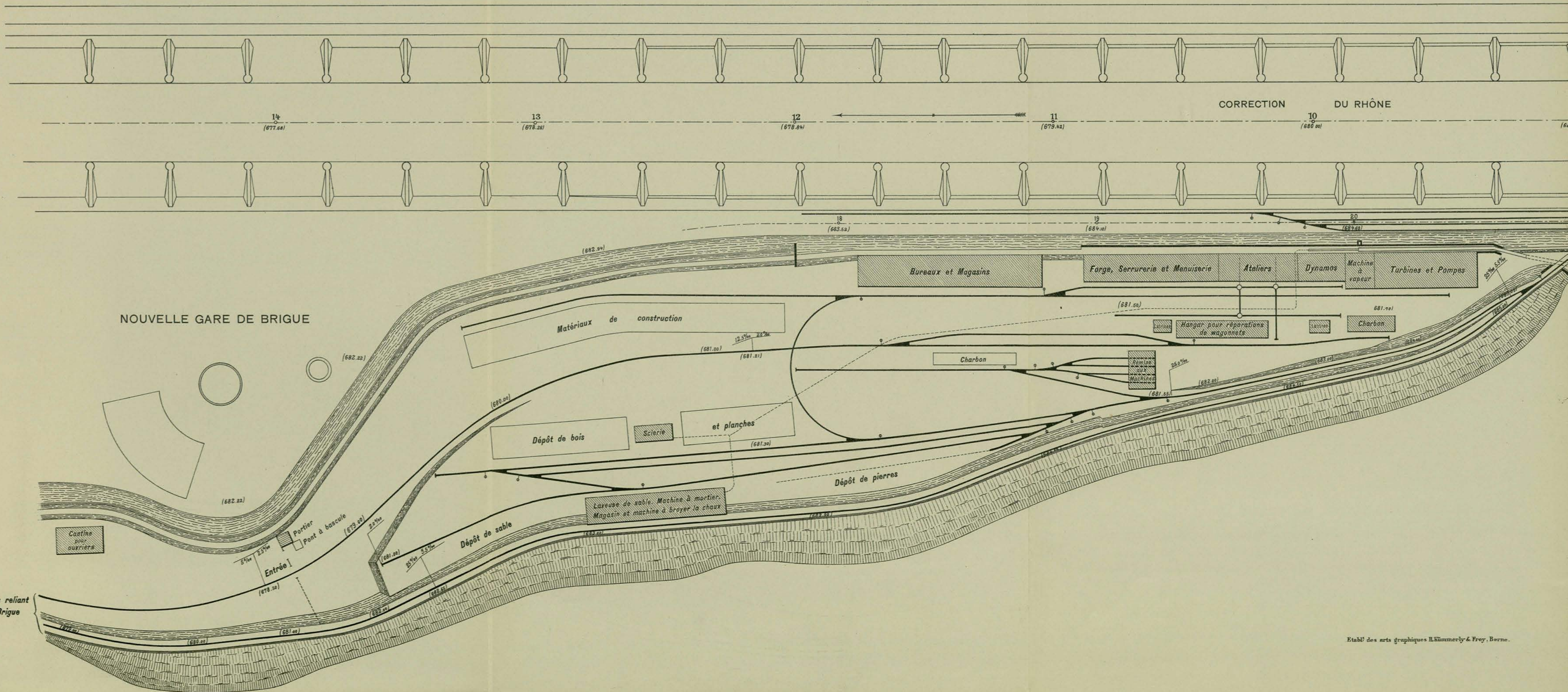
oupe selon l'axe du tunnel.

m à gauche.

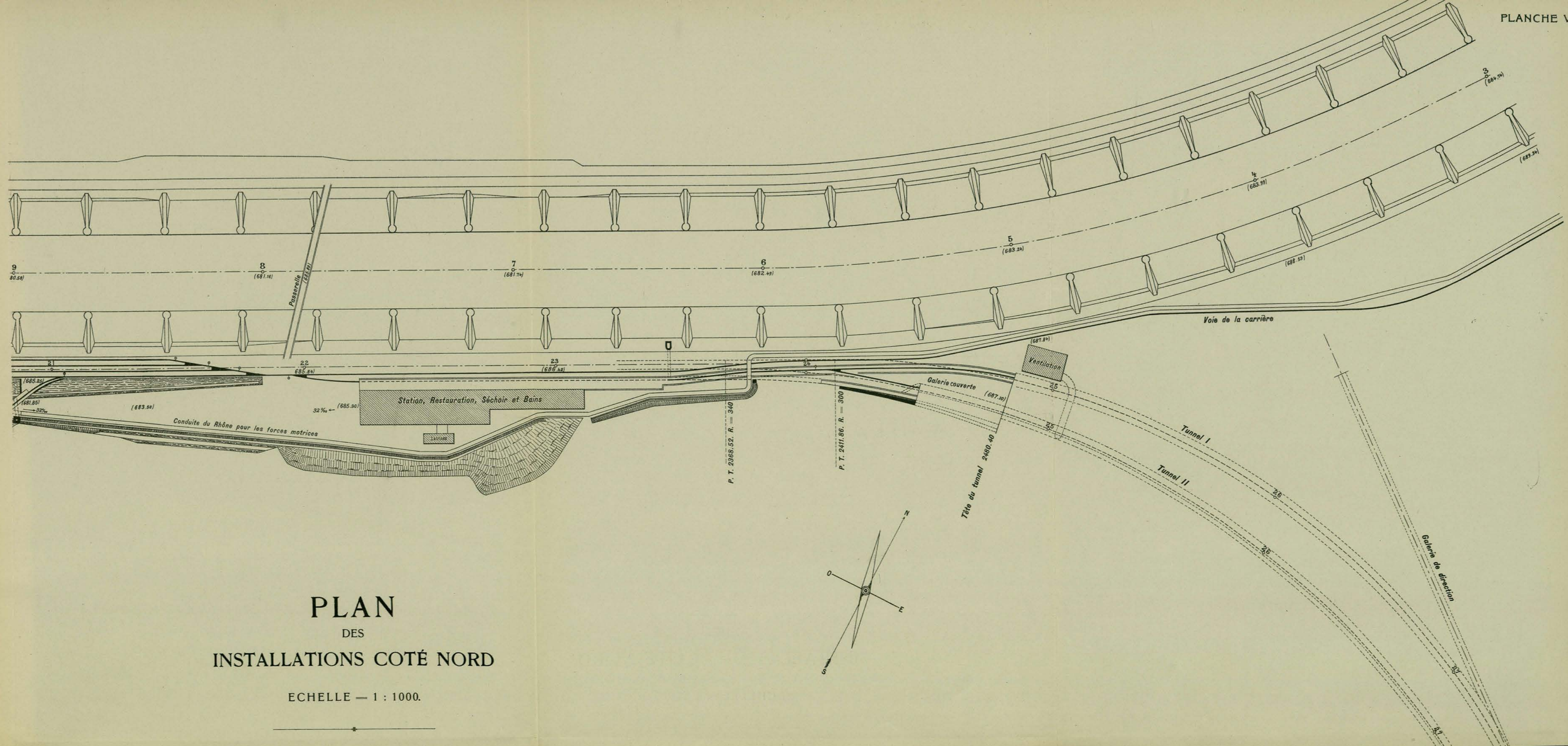
m à droite.











PLAN  
DES  
INSTALLATIONS COTÉ NORD

ECHELLE — 1 : 1000.

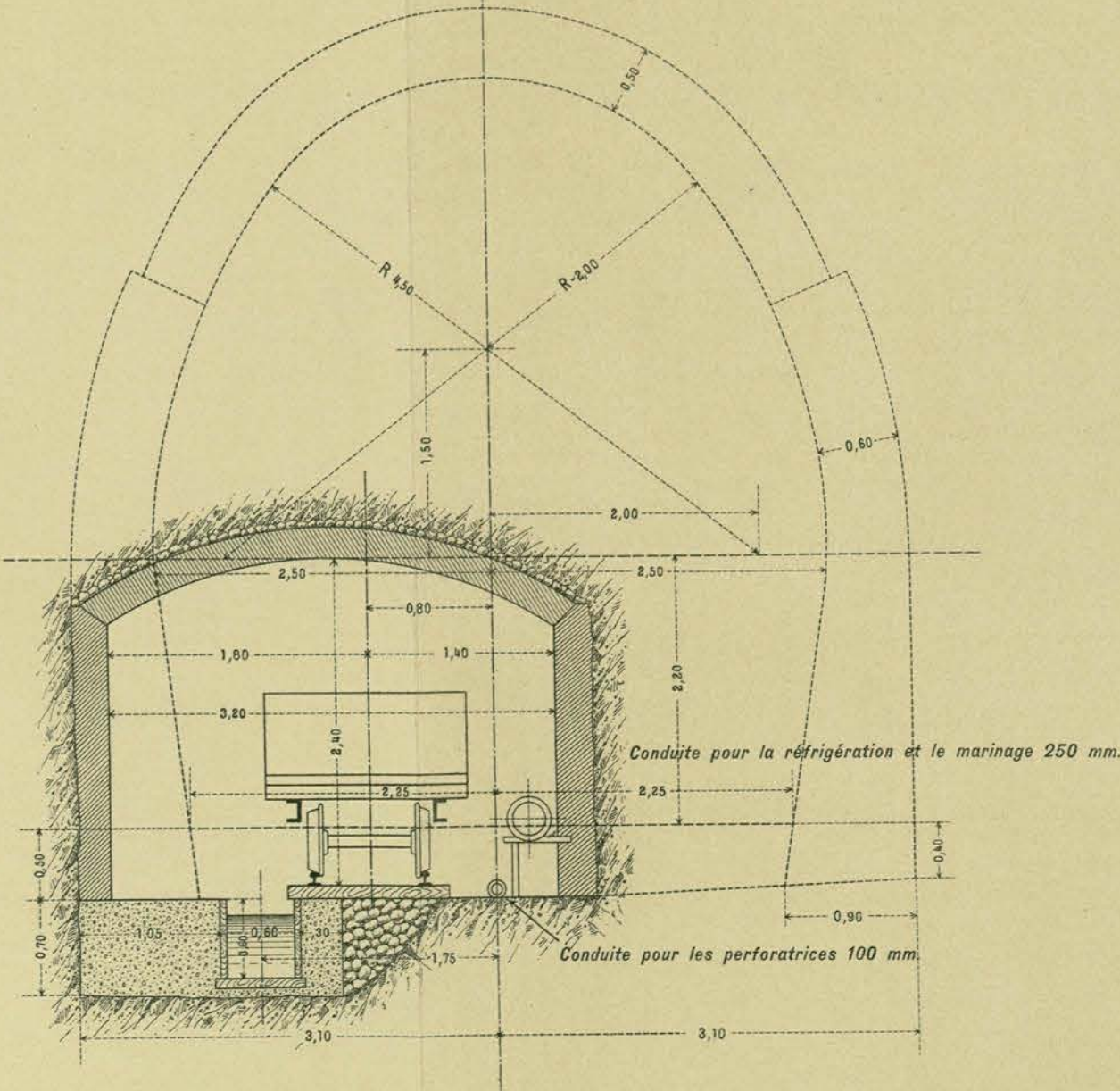
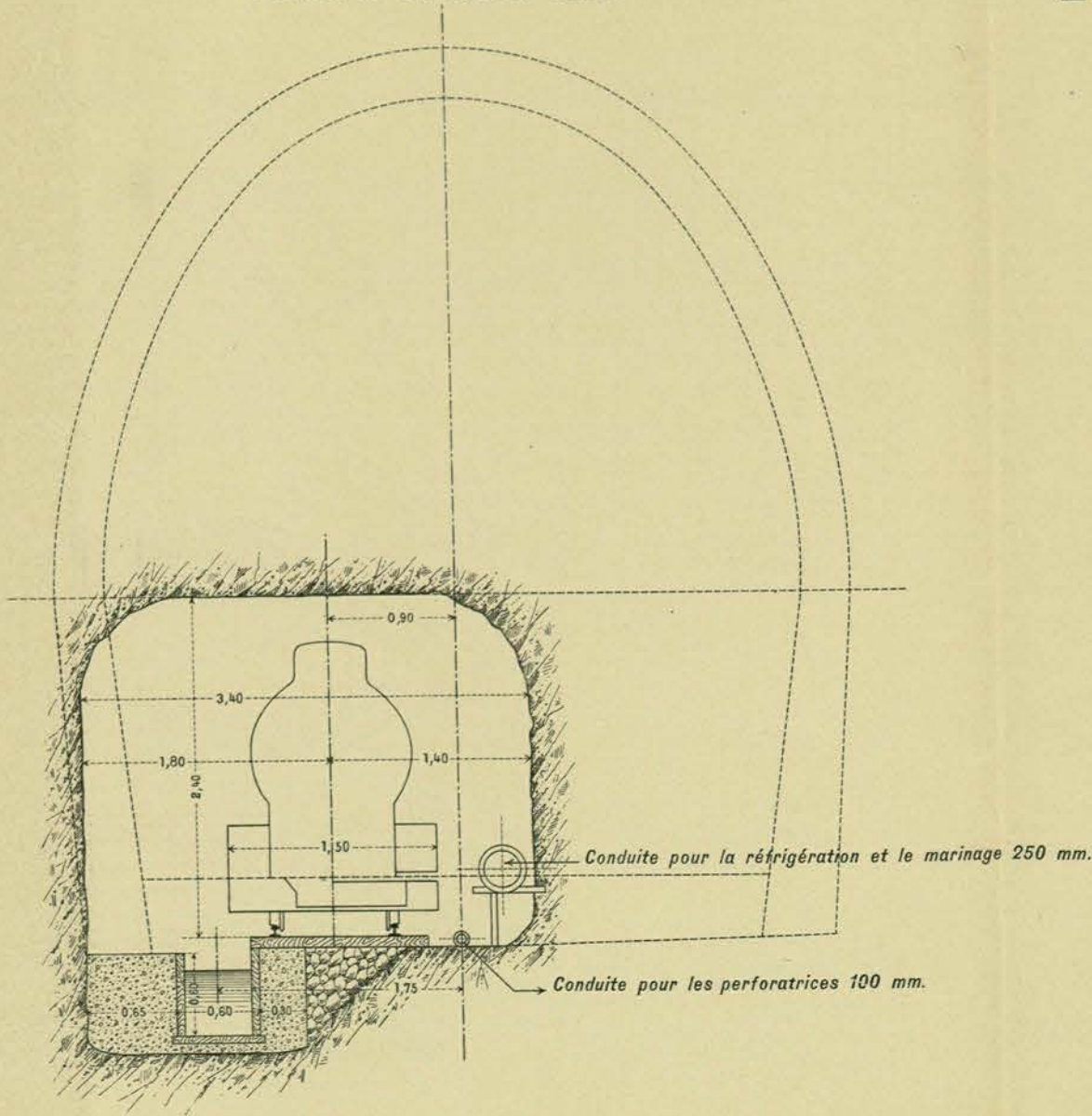


PROFILS EN TRAVERS DES GALERIES DE BASE.

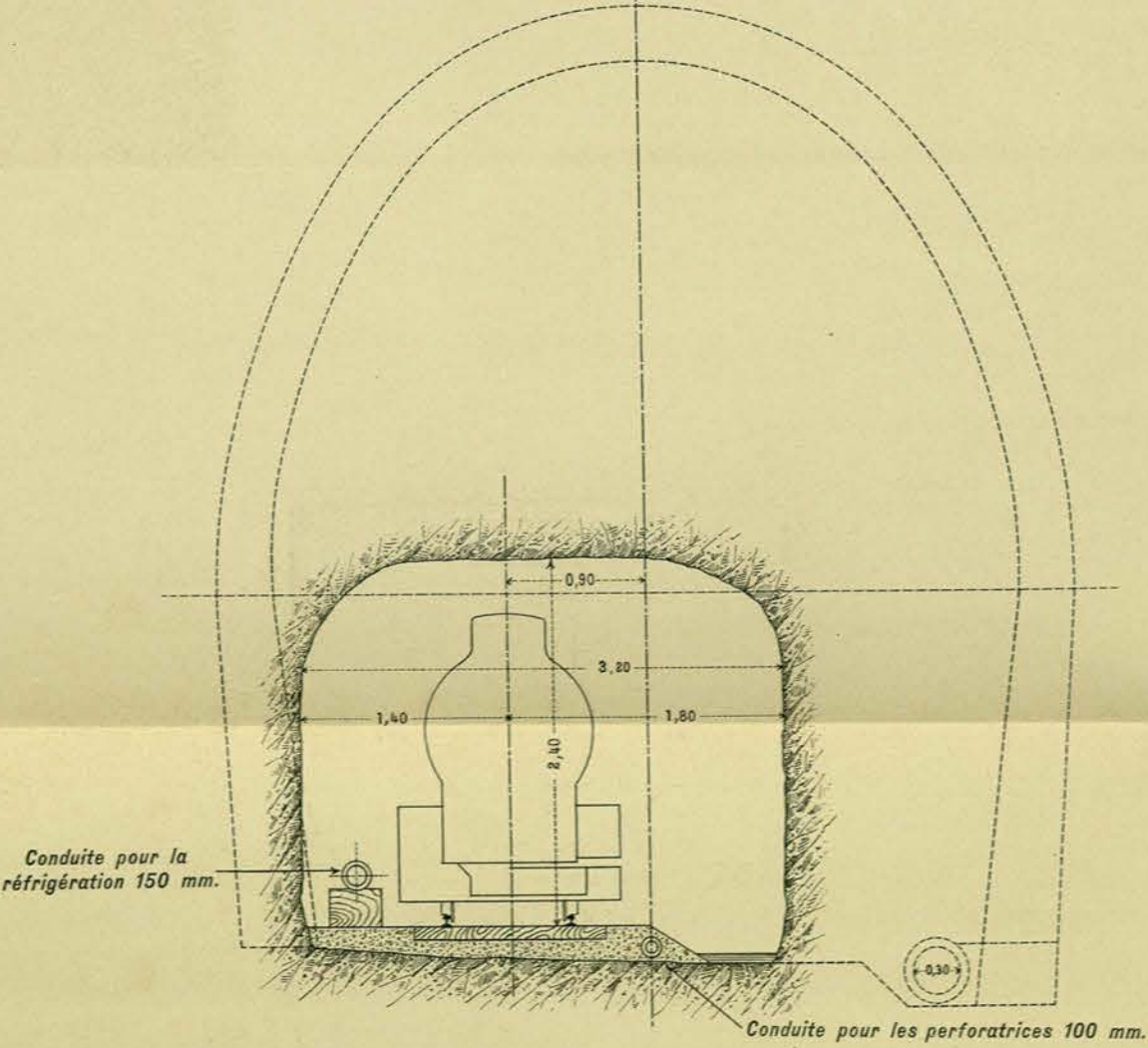
Tunnel II en rocher solide.

Echelle = 1 : 50.

Tunnel II en mauvais terrain.

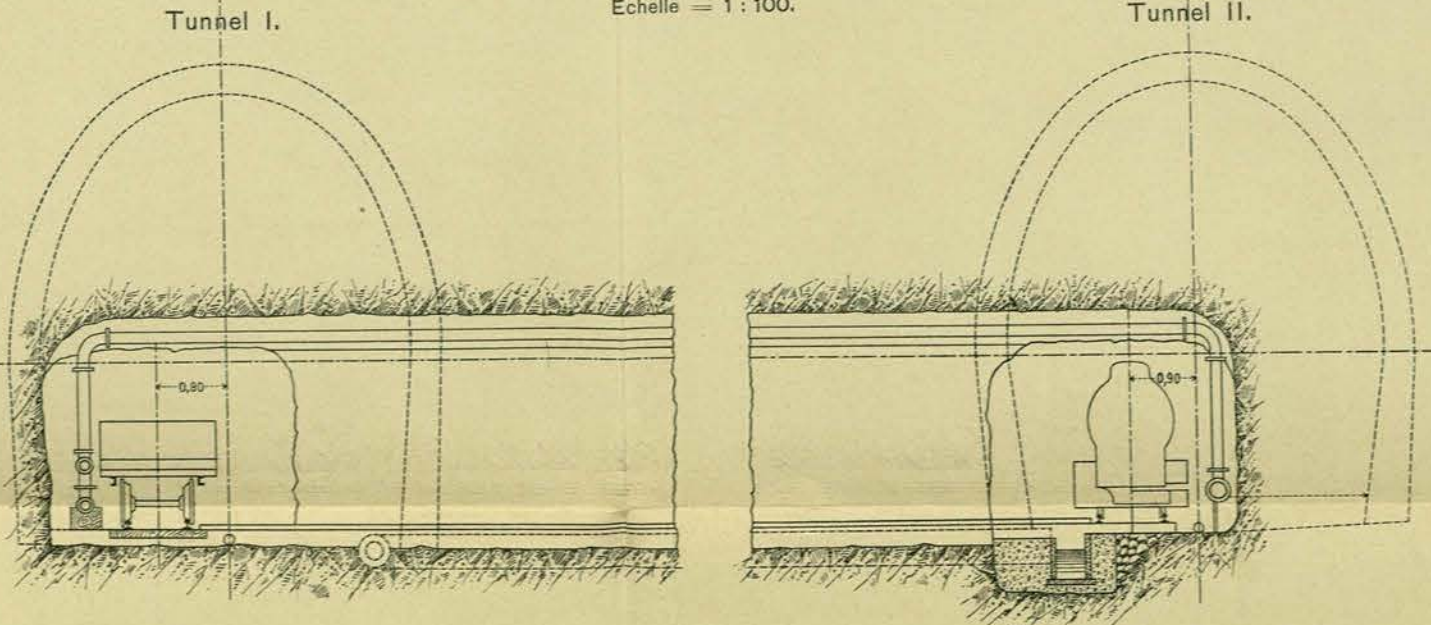


Tunnel I.



Coupe en long de la galerie transversale.

Echelle = 1 : 100.





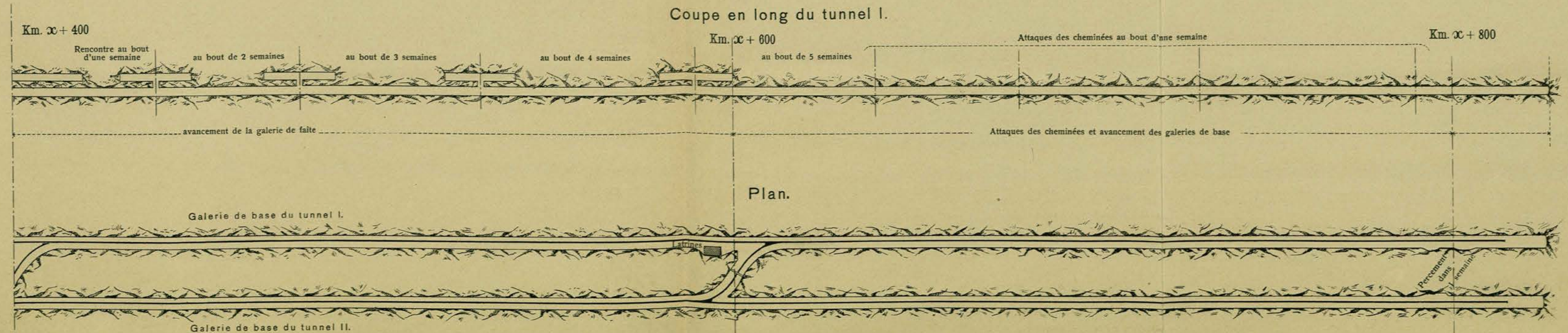
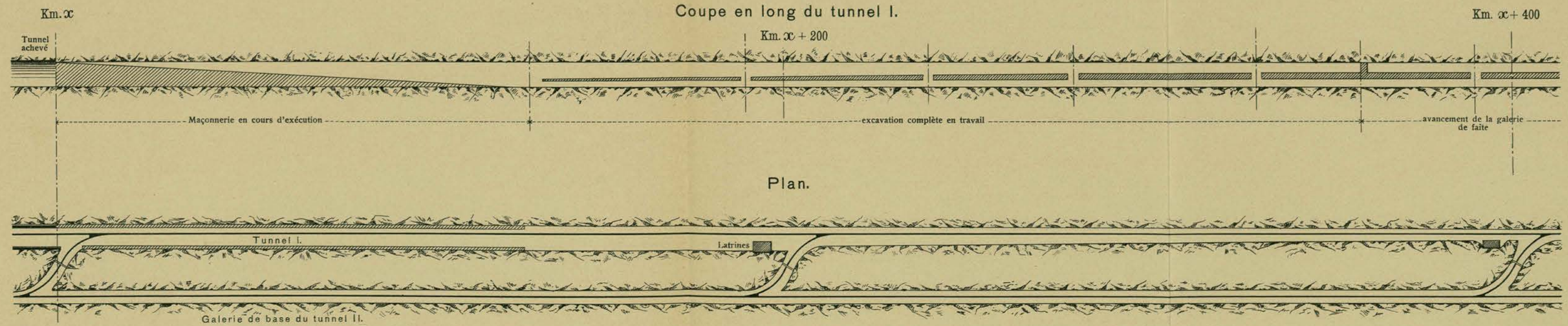
## DISPOSITION GÉNÉRALE DES CHANTIERS SOUTERRAINS.

## AVANCEMENT NORMAL:

50 m par semaine dans les galeries de base des tunnels I et II et

5 m par semaine et par attaque dans la galerie de faite.

ECHELLE = 1 : 1000.





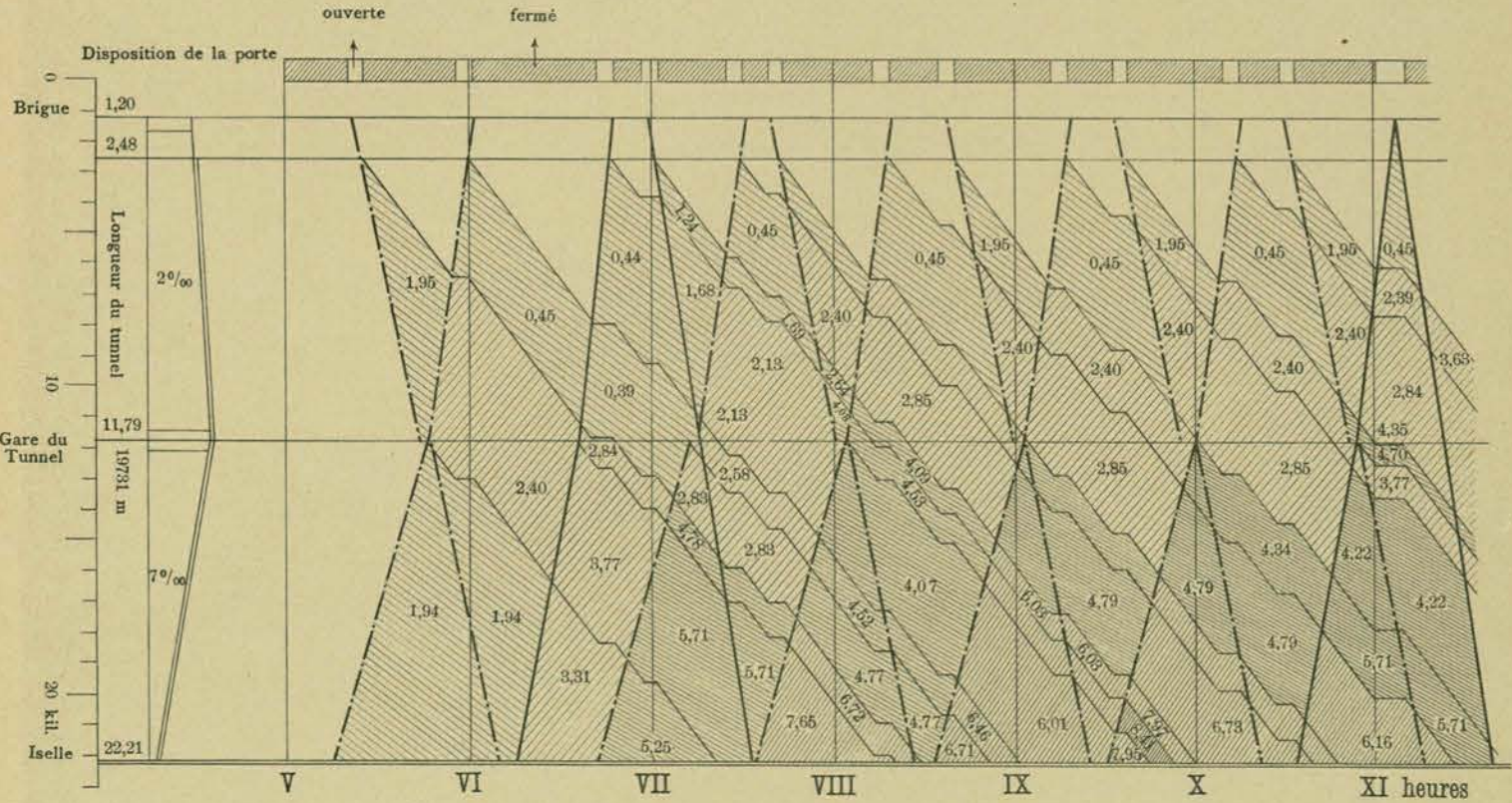
GRAPHIQUE

DE LA MARCHÉ DES TRAINS ET DE LA QUANTITÉ D'ACIDE CARBONIQUE DÛ À LA COMBUSTION SUR LES PARCOURS DU TUNNEL PAR UN TRAFIC MAXIMUM.

Les nombres inscrits sur les tableaux indiquent l'accroissement de la proportion d'acide carbonique en ‰.

A. Le tunnel I est seul en exploitation.

50 m³ d'air par seconde sont envoyés dans le tunnel par son extrémité Nord.



On ouvre la porte du côté Nord 5 minutes avant le passage des trains et la referme après le passage.

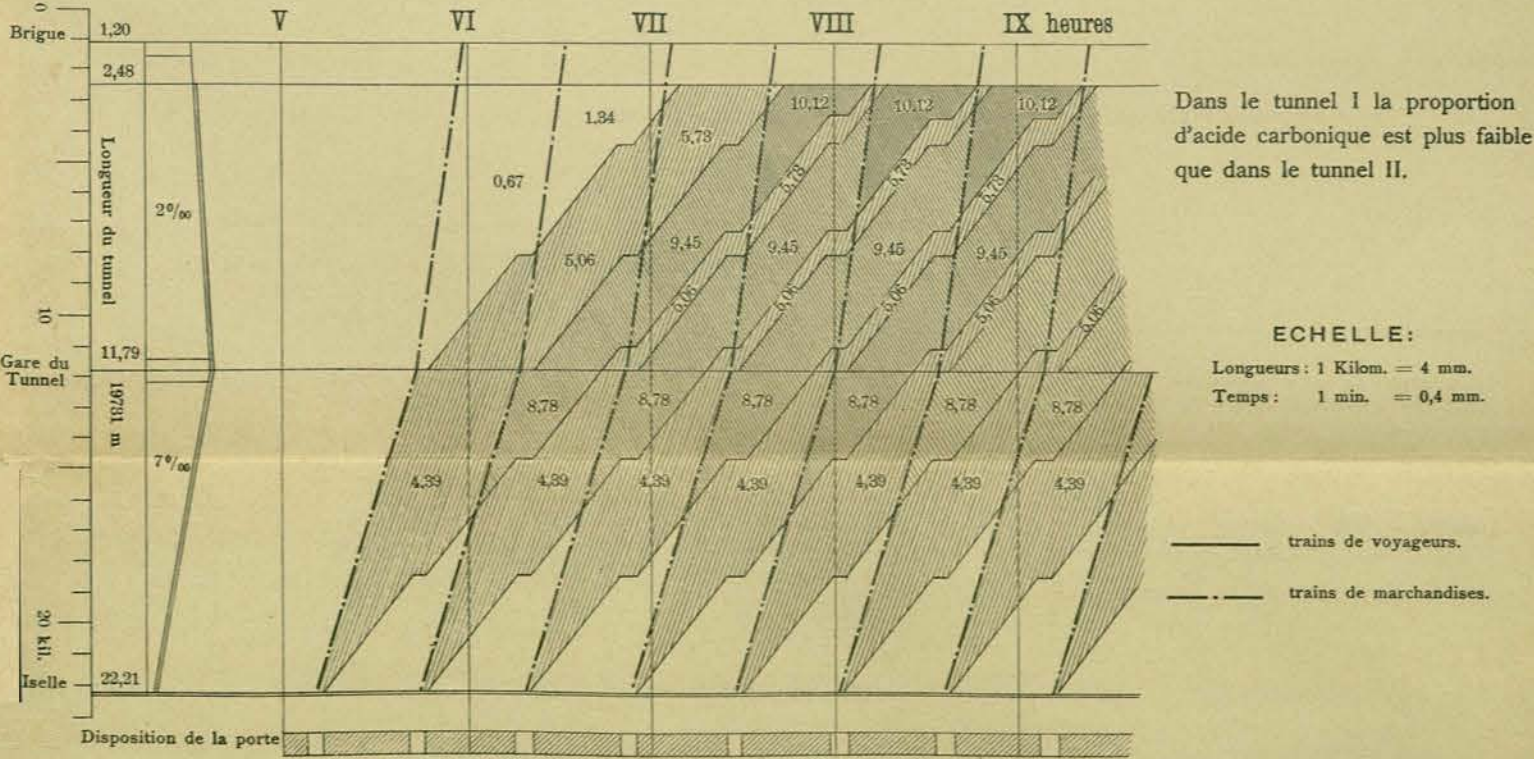
B. Les deux tunnels sont en exploitation.

Direction des trains { Tunnel I Nord-Sud.  
Tunnel II Sud-Nord.

GRAPHIQUE

POUR LE TUNNEL II POUR UNE SÉRIE DE TRAINS DE MARCHANDISES.

50 m³ d'air par seconde sont envoyés dans le tunnel par son extrémité Sud.



On ouvre la porte du côté Sud 5 minutes avant le passage des trains et la referme après le passage.